TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU



„Ż N I W A"
(Fot. „Photo-Plat")

1 9 3 9
LIPIEC

7

Cena 50 gr.

TOURING

MIESIĘCZNIK
Organ Polskiego
Touring Klubu

Warszawa Lipiec 1939 Nr. 7 Rok 4 (XV)

Międzynarodowy Kongres Turystyczny w Polsce

Alliance Internationale de Tourisme (A. I. T.) jest instytucją nadrzędną, skupiającą przeszło 100 organizacji turystycznych całego świata. Członkami tego stowarzyszenia w Polsce są: Wydział Turystyki Ministerstwa Komunikacji oraz Polski Touring Klub.

Z uwagi na to, że we wrześniu roku bieżącego Walny Zjazd AIT. odbędzie się w Polsce, przeto poświęcimy nieco miejsca tej największej i jedynej międzynarodowej organizacji turystycznej, której naczelnym zadaniem jest opieka i rozwój turystyki międzynarodowej we wszelkich formach.

Alliance International de Tourisme (AIT) została założona w Luxembourg'u, 4 sierpnia 1898 r., początkowo jako Liga Międzyn. Tow. Turystycz. i ma swą siedzibę w Brukseli. Celem AIT. jest: a) studiowanie zagadnień z dziedziny turystyki międzynarodowej, b) popieranie w miarę możności międzynarodowego ruchu turystycznego, drogą wszelkiego rodzaju niezbędnych ułatwień, i udogodnień, c) zespalanie stowarzyszeń turystycznych, celem koordynacji ich wysiłków i obrony ich wspólnych interesów, d) wydawanie międzynarodowych dokumentów turystycznych, szczególnie dla automobilistów.

Instytucja ta, zawdzięczając swej rozumnej i celowej polityce wyrobiła dla Touring Klubów na „turystycznym rynku" całego świata wielki szacunek i spopularyzowała te organizacje na obu półkulach, związując je w wielką i silną rodzinę, z którą decydujące czynniki poszczególnych państw poważnie się liczą.

Na swych dorocznych kongresach AIT. zajmuje się sprawami turystycznymi o znaczeniu ogólnym, a o wpływach i znaczeniu tego stowarzyszenia świadczy fakt, że w roku 1935 Liga Narodów powzięła uchwałę, że turystyka, jako ważny czynnik gospodarstwa międzynarodowego powinna być studiowana nie przez same Komisję Rządowe, lecz przy wspóudziale AIT. Z inicjatywy AIT. buduje się od szeregu lat gigantyczna droga samochodowa Londyn Instanbul, która ma być w ciągu najbliższych kilku lat całkowicie ukończona. Nie sposób wymienić wszystkich prac, dokonanych przez AIT. w ciągu 40-to letniego istnienia tej pożytecznej organizacji, zwłaszcza, że jeśli chodzi o Polskę, to dotychczas nasze zainteresowania były znikome, bowiem dokonywane przedsięwzięcia dotyczyły głównie Anglii, Francji, Szwajcarii, Włoch, Belgii, Holandii i Ameryki.

Polska przez swój Touring Klub aktywnie rozpoczęła współpracę z AIT. dopiero od roku 1935. Po raz pierwszy w Budapeszcie delegacja P. T. K. zetknęła się z „prawdziwymi" turystami całego świata i od tej chwili co raz bardziej zacieśniają się węzły wzajemnej przyjaźni.

Już w roku 1937 na kongresie w Rabacie (w Afryce) delegacja polska wystąpiła z szeregiem wniosków, które zostały entuzjastycznie przez Kongres przyjęte. Poruszono wówczas m. inn. sprawę wprowadzenia międzynarodowych czeków turystycznych, oraz sprawę okrętów wycieczkowych państw zachodnioeuropejskich, które odwiedzając porty na Bałtyku omijały Gdynię. Delegacja zwróciła się do AIT, aby wezwała linie okrętowe do uwzględniania w programach wycieczek również naszego portu Gdyni.

Na Kongresie w Berlinie w roku 1938 P. T. K. przez swych delegatów złożył wniosek w sprawie planowej i celowej turystyki specjalnie dla inżynierów, techników i robotników, którzy mieliby możnoć w czasie wycieczek zwiedzić wielkie zakłady przemysłowe, względnie ciekawsze obiekty w danym kraju. Interesujący ten wniosek został jednomyślnie przez zebranych przyjęty z tym, że AIT. dołoży wszelkich starań, aby inicjatywę Polskiego Touring Klubu zrealizować.

Niewątpliwie ta nasza akcja i żywsza współpraca z AIT. spowodowała, że wystosowane przez Wydział Turystyki Ministerstwa Komunikacji zaproszenie do odbycia Kongresu w roku bieżącym w Polsce zostało przez Walny Zjazd A. I. T., który się odbył w roku 1938 w Berlinie, przyjęte, pomimo, iż w 1939 roku Kongres miał odbyć się w Lizbonie.

Reprezentantów wszystkich klubów turystycznych całego świata, którzy do nas przyjadą we wrześniu musimy przyjąć serdecznie ze staropolską gościnnością.

S. Reszczyński.

Obyczaje ludu polskiego

Wśród przesądów i modłów rozpoczęły się żniwa

Niema takiego zjawiska na wsi polskiej, któregoby fantazja naszego ludu nie opromieniła czarem legendy, nie ozdobiła rytuałem obyczaju, piosenką, barwnym haftem, grubo ciosaną rzeźbą, czy odważnie kolorowym „malunkiem". Cokolwiek dzieje się wśród pól i lasów, na wsi, czy w chałupie, w lecie czy w zimie — ma swoją literaturę, ma swoją, niewymyślną czasem lecz zawsze bogatą poezję, ma „straszną" legendę, lub śmieszący inteligenta przesąd.

Od sinych fal Bałtyku do Karpat chmurami okrytych, do bagien poleskich do wystrzyżonych jak jeden wielki skwer równin wielkopolskich — siew, sianokos, żniwa czy kopanie kartofli, młocka czy swaty, strzyż owiec, czy wesela, wielkie święto czy wielka robota — wszędzie „obchodzone" jest w ten lub inny a zawsze o wielkiej fantazji świadczący sposób. Fantazję tę zaś objawiają ludzie, którzy zdawałoby się przyciśnięci do ziemi ciężką pracą fizyczną — mieć jej nie powinni.

Lipiec w obyczaju ludowym rozpoczyna się strzyżeniem owiec.

Zdawałoby się, że wśród prostych ludzi zarówno funkcje wypełniane, jak i ci co je wypełniają — nie powinni być skomplikowani. Omyłka. Są takie dwie „instytucje" wiejskie, co choć się nazywają bardzo prosto — reprezentują niemal encyklopedię umiejętności i wiedzy.

Jest to stelmach i owczarz...



Żniwiarze. (Fot. H. Poddębski)

Stelmach jest to człowiek, który umie reperować wozy. W gruncie rzeczy potrafi wszystko: począwszy od roboty palisandrowego mebelka we dworze, skończywszy na robocie tańszych zegarów wiejskich. Stelmach umie zreperować wszystko co mu się do reperacji przyniesie. On to właśnie uosabia to ordynarne powiedzonko o polskim chłopie: „Dać mu złotego, w pysk i kieliszek wódki, a zegarek zrobi".

Stelmach nie zawsze żąda wysokiego wynagrodzenia za swoją pracę, biada temu kto go uderzy, a wódkę lubi raczej po pracy: najczęściej jednak zrobi ów zegarek, żeby pokazać ile potrafi. Ma „chłopski ambit"...

Nas jednak interesuje w tej chwili więcej druga postać: owczarz. Ten reprezentuje nauki lekarsko-przyrodnicze, jak tamten umiejętności i wiedzę techniczną. Owczarz oprócz strzyży owiec, do czego jest przecież najmowany na pół miesiąca w ciągu roku — „zamawia kołtuna", jeśli się go jeszcze gdziekolwiek w Polsce znajdzie, zamawia inną chorobę, potrafi zaradzić jak krowa mleka nie daje, a kury nie chcą nieść, zestawi złamaną rękę i zna sposób na darcie w kościach, które w pewnym wieku lubi nawiedzać wiejskich ludzi.

Żyje po dziś dzień w sandomierskim owczarz do którego kolega mój udał się z suchotami, bo już medycyna oficjalna nic pomóc nie mogła. Owczarz ten popatrzył na suchotnika i nie badając go powiedział:

— W stajni spać, kozie mleko pić...

Kto kolwiek obeznany jest choć trochę z medycyną ten wie, że amoniak i witaminy są w gruncie rzeczy najlepszymi środkami przeciwko bakteriom Kocha. I jak tu nie wierzyć w owczarza, tymbardziej jeśli się niema wykształcenia, które mówi, że samo „zamawianie" nigdy niczego nie uleczy?

Ten to właśnie owczarz rozpoczyna obrzęd strzyży. Oczywiście, jak we wszystkich wiejskich obrzędach, tak i tu warto zaznaczyć, że im okolica bogatsza w owce, tym obrzędy te są pełniejsze, obchodzone dostojniej, uroczyściej i dłużej. Można je więc najłatwiej zaobserwować na Pod

halu i na Huculszczyźnie zanikać już poczęły w Wielkopolsce.

Na podhalu owczarz to najczęściej baca, który całemu kierdelowi owiec przewodzi. On jest odpowiedzialny przed całą nieraz wsią za stan powierzonego mu stada i on sprawuje wszelkie obrzędy ze zdrowiem i powodzeniem stada związane.

Przed strzyżą owczarz podhalański wychodzi w góry, gdzie łatwiej o deszcz i dotąd tam sterczy, aż go deszcz chwyci i ręce mu obmyje: strzyżę trzeba zaczynać czystymi rękami. I jest coś naprawdę egzotycznego w widoku starca, oczekującego z wyciągniętymi rękami, na ów oczyszczający deszcz...

...ej. wkie na hale przidem
djabła tys obstrzigem...“

— śpiewa rozpoczynając strzyżenie pierwszej owcy. Drobno zgrzytają nożyce z jednego kawałka żelaza zrobione a futro owcy zwolna oddziela się od zwierzęcia.

Po pierwszej owcy juhasom wolno strzydz dalsze, ale owczarzowi nie wolno odejść, boby się ludziom mogło później w wełnie nie szczęścić, gdyby ktoś pod nieobecność owczarza urok rzucił. A poza tym — owczarz to jedyny weterynarz na hali. Gdyby pod wystrzyżoną wełną ukazały się na zwierzęciu jakieś parchy — któż je „zamówi“ jeżeli nie sam baca?

I ostatnia owca — to także robota owczarza.

...ej. ostatniom owiecka
strzigom na poprzecke
...ej. zeby sie darziło
i dobrze chodziło.

A potym znowu deszcz musi obmyć ręce, bo „cisto juści robota, ale zawdy złe się ima z włosa...“

W Wielkopolsce nie dochowało się nic z obrzędów strzyży, choć hodowla owiec stała tam bardzo wysoko jeszcze za czasów jagiellońskich. Była ona jednak zajęciem gospodarnej szlachty, a nie prostego ludu, który jedynie dla dworu zajmował się owcami. Owczarz jest tu instytucją mało znaną i nie cieszy się takim powodzeniem jak na Pokuciu, czy na Kurpiach.

Na Huculszczyźnie strzyżenie owiec jest obrzędem nadzwyczaj wesołym. Przy beku trombit i tańcach młodzieży w „prześmiewnym“ pochodzie niosą owcę do największej we wsi izby, czy największego na połoninie szałasu i tam każdy z obecnych jednym zagarnięciem nożyczek stara się jaknajwięcej wełny podciąć. Kto najwięcej za jednym cięciem ustrzyże, ten najobrotniejszym w życiu, najszczęśliwszym niezadługo będzie.

Po tym tańce i śpiewy do wieczora, a właściwe strzyżenie owiec rozpoczyna się dopiero następnego dnia.

Na Kurpiach, a częściowo i na Wileńszczyźnie chowa się pierwszy ucięty kłaczek wełny, żeby go na Boże Narodzenie poświęcić, a później jak zajdzie potrzeba okadzenia bydła, żeby było co zapalić. Zużywa się ten kłaczek po trochu w maleńkich dawkach, żeby można było resztę pod baranka wielkanocnego położyć, jak gdzieindziej, a właściwie prawie w całej Polsce siano pod obrus wigilijny kładą.

Okadzanie jest jednym z najpopularniejszych przesądów wiejskich.

Zanim rozpoczną się żniwa, do których najwięcej obrzędów przyczepia się tam gdzie ziemia najlepiej rodzi, a więc w sanomierskim i na Podolu — wyruszają gospodynie w ostatnią niedzielę po nieszporach i palą zaprzeszłoroczne powrósła, skrzętnie po strychach na ten obrzęd chowane. Straszy się w ten sposób „złego“, który mógłby w czasie żniw deszcz sprowadzić.



Zwózka. (Fot. H. Poddębski)

W tąże niedzielę w sandomierskim ścina się garść żyta i wraz z jakimś godziwym dodatkiem składa pod ołtarzem w kościele. Ma to oznaczać, że cały zbiór Panu Bogu się ofiarowuje, niech więc On uważa, żeby żniwa dobrze poszły.

Na Podolu pierwszą garstkę żyta niewinna dziewczynka musi uciąć, wianek uwić i do kościoła, albo i do cerkwi zanieść, a starsi wtedy do żniw przystępują, pewni że już tam Pan Bóg dziecku krzywdy nie pozwoli zrobić, ani

z głodu mu umrzeć nie da, choć przecie niewinne...

W lubelszczyźnie nie przywiązują wielkiej wagi do pierwszych żniw, ale zato wiele nabożeństw zamawia się w kościołach przy pszenicy. Pierwsze garście jęczmienia chowa się i łuszczy osobno. Będą one służyć do „kamieniowania“ księdza w dzień świętego Szczepana, (26 grudnia) kiedy to po mszy świętej lud obrzuca księdza owsem.

W opoczyńskim stare powrósła ubiera się jeszcze kwiatkami i z wesołym zgiełkiem niesie poza wieś, gdzie znowu „wypędza się Judasza“, paląc ogniska — podobnie jak w środkowej Małopolsce na świętego Jana. Jest to obrzęd wesoły, bo chłop „zawdy unymu rade do, a un chłopu nigdy...“, jak mówią o diable, z którego zawsze po wsiach więcej śmiechu, jak obawy.

W całej jednak Polsce, jak długa i szeroka czy grecki ksiądz nabożeństwo odprawia, czy katolicki, czy protestancki pastor, czy prawosławny pop — w drugą niedzielę lipca bardzo rojnie stawia się cała wieś w kościele, aby pogodę wymodlić.



Żniwiarka przy pracy. (Fot. Photo-Plat)

Podobnie — po zakończeniu żniw.

Jakiekolwiek bowiem przesądy i zabobony pokutują na wsi polskiej — religia wszędzie jest najsilniejszym motywem wszystkich poczynań chłopa — jest kluczem jego radości i pociechą smutków. **T. P.**

Władysław Kozłowski

Zapoznane pojezierze

Zwiedzając w ciągu ubiegłych lat piękne polskie pojezierza (nie wszystkim wiadomo jest, że w Polsce posiadamy 5000 jezior, w tym 1000 w jednym tylko Województwie Wileńskim) stwierdziłem z pewnym zdziwieniem, iż najbliższe od Warszawy pojezierze Brodnickie (około 200 klm.) jest mało zwiedzane i mało znane. Jest to tym dziwniejsze, iż ta grupa jezior, wprawdzie nie największych, należy jednak niewątpliwie do najpiękniejszych jezior w Polsce.

Wybrałem się na poznanie tego pojezierza. Pocóż jednak rozpoczynać wycieczkę w sposób prosty i nieskomplikowany od zwiedzania grupy jezior brodnickich, łatwo dostępnych od stacji Tama Brodzka pod Brodnicą, gdy można wycieczce nadać charakter „jazdy w nieznane“? Słyszałem od kajakowców o tym, iż rzeka Wel, dostępna dla kajaka od jeziora Lidzbarskiego, położonego koło miejscowości Lidzbark, odznacza się wielką pięknością i niemałymi trudnościami. Zebrawszy więc godną kompanię wyruszyliśmy w kilka kajaków na spotkanie przygody. Przybywszy do Lidzbarku złożyliśmy kajaki i widząc Wel przepływającą malowniczo przez miasteczko Lidzbark postanowiliśmy rozpocząć spływ wprost z miasteczka. Decyzja ta okazała się bardzo niefortunną, gdyż na kilkusetmetrowej przestrzeni mieliśmy do pokonania — jak się okazało — kilka kładek i mostków wymagających obnoszenia kajaków. Dobrnąwszy do jeziora Lidzbarskiego, ciągnącego się dość wąską taflą wody wśród malowniczych wzgórz, porosłych lasem, z ulgą wpłynęliśmy na Wel, która wypływa z jeziora tuż obok swego doń wpływu. Rzeka wije się malowniczo w dolinie pomiędzy lasami i wzgórzami, posiadając gdzieniegdzie niskie brzegi łąkowe. Pokonawszy jeszcze jedno obniesienie koło młyna w Kurojadach, rozbiliśmy obóz tuż przed miejscowością Cholsty. Z naszego obozu, położonego na pięknej łączce, słyszeliśmy szum rzeki. Dziwiło nas to, gdyż przecież nie byliśmy na Dunajcu ani na innej górskiej rzece. Dopiero następnego dnia mieliśmy się przekonać, co nas czekało. Spuściwszy kajaki na wodę tuż za wielkim zwalonym drzewem, leżącym w po-

przek nurtu, znaleźliśmy się w krętym zielonym korytarzu utworzonym przez gałęzie drzew rosnących na bokach parowu, którym rzeka płynie. Nieoczekiwanie silny prąd porwał natychmiast kajaki i rozpoczął się dziki taniec wśród dość silnych bystrz sterczących w nurcie pni i głazów. Jak się okazało, na przestrzeni kilkunastu kilometrów Wel przybrała nieoczekiwanie postać górskiej rzeki o poważnym spadku. Emocje jazdy potęgują liczne przeszkody leżące w nurcie, to też przepłynąwszy trudny odcinek stwierdziliśmy, iż brak jednego z kajazków. Jak się okazało, towarzysz nasz z całym rozpędem nadział się na ostry pal sterczący z wody, kajak wyrwał pal z dna i przepłynąwszy jeszcze kilkadziesiąt metrów począł gwałtownie napełniać się wodą. Zmusiło to naszego towarzysza do klejenia kajaka przebitego tuż nad linią wodną na przestrzeni kilkunastu centymetrów. — Niezrażeni tą przygodą płynęliśmy na spokojniejszym już odcinku, ciągle jednak w głębokim wąwozie, rozgarniając co pewien czas zwisające tuż nad wodą gałęzie. Był mały przybór wody, którego skutki były dla nas mocno nieoczekiwane. W pewnej chwili z pierwszego kajaka rozległy się dzikie wrzaski, po kilku sekundach poczuliśmy na własnej skórze, jaka była ich przyczyna... Oto woda zalała mrowisko dużych czarnych mrówek leśnych, które uciekły zatem na gałęzie nadbrzeżnych drzew. Nie wiedząc nic o tym przejeżdżając strząsnęliśmy na nasze nagie plecy tysiące tych pracowitych, lecz bardzo kąśliwych owadów. Skutek był taki, iż wydając okrzyki bólu i przerażenia (były z nami również i panie) po krótkiej chwili tarzaliśmy się wszyscy na zalanej wodą łące, pozbawiając się w ten sposób kąśliwych pasażerów. Trzeba było po tym jeszcze troskliwie oczyścić kajaki z mró-



Wrwęca pod Golubiem.

wek. Ten przełom Wli ludność miejscowo nazywa Piekłem. Jeżeli to jest piekło, to w każdym razie bardzo piękne i interesujące dla wprawnego kajakowca.

Pokonawszy jeszcze jedną trudność w postaci obnoszenia koło młyna w Trzcinie — wypłynęliśmy na spokojną toń Wli, która straciwszy charakter górskiego potoku płynęła teraz wśród łąk. Przenocowawszy na łące, płynęliśmy następnego dnia dalej. Rzeka pełna była roślin wodnych, które jednak, wobec wysokiego stanu wody, nie stanowiły dla nas przeszkody. Cieszyliśmy się zatym, iż nie spotkamy się z zatorami gnijących roślin wodnych, o których nam w Warszawie opowiadano. Niestety radość była przedwczesna. Przed jednym z zakrętów poczuliśmy najpierw silny zapach zgnilizny, a następnie ujrzeliśmy i zator. Rzeka płynie w tym miejscu dość ostrym zakolem, w którym z wiosną gromadzą się trzciny i gałęzie, niesione przez wiosenne powodzie, zarastają potem od spodu dążącymi ku światu wodorostami i tak powstaje gęsty kożuch grubości około pół metra, nie pozwalający na swobodny przejazd łodzią. Ponieważ grząskie brzegi z lewej strony i wysoki las trzcin z prawej nie pozwalały na przeniesienie kajaków, nie pozostawało nic innego, jak w pocie czoła rozpychać tuż przy lewym brzegu kożuch gnijących roślin i metr za metrem z trudem przepychać kajaki. Straciwszy kilka godzin czasu wpłynęliśmy nareszcie na czystą wodę. Płynąc wśród łąk już przed wieczorem byliśmy świadkami zapadania wielkiego stada dzikich kaczek na nocne leże. Nic sobie nie robiąc z naszej obecności kilkaset sztuk kaczek przeleciało tuż nad nami i z głośnym kwakiem zapadło w trzcinach. Poszliśmy za ich przy-



Obóz na „mrówczej wyspie".



Wielka tafla wody lśniła w słońcu...

kładem i kilka kilometrów dalej rozbiliśmy nasz obóz. Następnego dnia wreszcie, pokonawszy jeszcze szereg żmudnych obnoszeń i kilka płycizn kamiennych oraz zbiorowisk prądowin, dobrnęliśmy nareszcie do młyna w Bratianie. Obniósłszy mozolnie kajaki koło młyna po wspaniałym bystrzu wpłynęliśmy na Drwęcę. Spłynąwszy Drwęcą pod Nowe Miasto rozbiliśmy na brzegu namioty. W tym miejscu postanowiliśmy spływ nasz na Drwęcy przerwać i przerzucić się furmankami na pierwsze z jezior Brodnickich — jezioro Skarlińskie. Przejachawszy kilka kilometrów furmankami do folwarku Adrjan, położonego na wysokim brzegu nad jeziorem, rozpoczęliśmy nasz spływ na nowo. Jezioro Skarlińskie ciągnie się na przestrzeni 6 klm. wśród wysokich wzgórz, pozbawionych jednak lasów, to też krajobraz nie jest interesujący. Jedynym urozmaiceniem na tym jeziorze były liczne perkozy, tak dalece nie zwracające na nas uwagi, iż jednego małego perkoza po krótkiej gonitwie udało nam się schwytać. Po obejrzeniu przerażonej ptaszyny zwróciliśmy jej wolność. — Koło folwarku Śluska jezioro się kończy. Widzimy gęste trzciny, ale gdzież jest wypływ jeziora — rzeczka Skarlanka. Po długim szukaniu znaleźlismy ją nareszcie i przebrnąwszy pod niziutkim mostkiem stanęliśmy przed nowymi trudnościami. Rzeczka była tak wąska i kręta, że w kilku miejsach — chcąc wykonać skręt musieliśmy wysiadać z kajaków i rufy kajaków obnosić nad brzegiem. Nieco dalej rzeczka płynie prześliczną doliną wśród kwiecistych łąk. Dalej od brzegów na niewielkich wzgórzach widoczne są piękne mieszane lasy. Cicho i dziko. Ludzi nie widać zupełnie, tylko gdzieniegdzie z właściwą sobie powagą przechadzają się bociany. Za jeziorem Białe rzeka wpływa na łąki i zarasta coraz bardziej trzciną. Usiłowaliśmy sforsować trudności wiedząc, iż jezioro Partęczny już blisko, nie pomogły jednak żadne wysiłki, jak np. przepychanie kaajków przez trzciny stojąc po ramionach w wodzie i tuż przed wieczorem musieliśmy dać za wygraną i wyciągnąwszy kajaki na brzeg rozbić obóz na bagnistej łące stając się pastwą licznych tam komarów. Następnego dnia radzi nie radzi przewieźliśmy kajaki na furmankach na przestrzeni kilku kilometrów i koło miejscowości Iwanki Królewskie dotarliśmy nareszcie do jeziora Wielkie Partęczny. — Skończyły się przeszkody — wielka tafla wody lśniła w słońcu przed nami. Rozpoczęło się beztroskie żaglowanie, niezbyt jednak łatwe, bo jezioro to ma wiele odnóg, tak że żeglowanie wymaga ciągłej zmiany kierunku. Minąwszy długi lesisty półwysep znaleźliśmy się na wschodniej części jeziora. Zwiedzając jego zatoczki dostrzegliśmy po drugiej stronie opłyniętego półwyspu niewielką wysepkę. Postanowiliśmy rozbić na niej obóz. Wysepka ta, jak się w kilka lat później przekonałem, jest osobliwością botaniczną, albowiem jest ona największym stanowiskiem dzikich storczyków w Polsce, to też w końcu maja i początku czerwca kwitnące storczyki wraz z bardzo licznymi tam konwaliami tworzą z tej wyspy przepiękny bukiet kwiatów. Następnego dnia porzuciliśmy wyspę storczykową i przepłynawszy pod mostkiem drogowym, przedostaliśmy się na niewielkie jezioro Dębno, skąd krótkim lecz krętym odpływem na jezioro Robotno, położone wśród pięknych wzgórz Za jeziorem Robotno przejeżdżamy przez niewielkie jeziorko Kurzyny o bagnistych brzegach i następnie prześlicznym krętym rozlewiskiem wśród wspania-



...przewieźliśmy kajaki na furmankach.

łych łąk i lasów, mijając po drodze pola nenufarów. W końcu wąską, cienistą aleją wodną, docieramy do tartaku w Grzmięcy. Z powodu różnicy poziomów jest tam zbudowana śluza, która zmusza do dość uciążliwego obnoszenia. Przeniósłszy kajaki na jezioro Strażyn, skierowaliśmy się w prawo i krótkim odpływem przedostaliśmy się na jezioro Zbiczno, mniej piękne od innych, ponieważ mało zalesione. Nie ono jednak było naszym celem. Kusiło nas dość trudno dostępne jezioro Ciche. Przedarłszy się wąskim i bardzo zarośniętym odpływem na to jezioro, ciągnące się wąską taflą wodną wśród lasów, znaleźliśmy się na całkowitym odludziu. Jezioro to rzeczywiście cicho drzemie wśród wielkich borów, stanowiąc uroczy zakątek pełen spokoju i dzikości.

Przerzuciwszy się z powrotem na jezioro Strażyn wpłynęliśmy na wąski kanał łączący je z jeziorem Bachotek. Zachodni brzeg jeziora porośnięty jest wysokopiennym lasem, zaś na wschodnim na niewielkich pogórkach znajduje się folwark i dwór Bachotek, położony w pięknym parku (obecnie we dworze prowadzony jest pensjonat). Odwiedziwszy dwór i uzupełniwszy nieco zapasy rozbiliśmy obóz na podłużnej pięknej zarośniętej wyspie, położonej pośrodku jeziora. Wysoka wyspa z małą polanką u podnóża pagórka, kryła jednak w sobie niespodziankę dla nas. Ledwo towarzysz nasz, rozbiwszy namiot, zabrał się do sumiennego spożywania zakupionych we dworze darów bożych, gdy o to nagle zerwał się gwałtownie i począł wyrywać paliki podtrzymujące namiot. Okazało się, iż polanka, na której rozbiliśmy obóz opanowana jest przez mrówki ziemne i towarzysz nasz nie wiedząc o tym rozbił swój namiot na samym mrowisku, skutkiem czego po chwili miał w swym namiocie i na sobie setki małych dokuczliwych gości. Potem dowiedzieliśmy się, iż wyspa ta z tej przyczyny Mrówczą jest zwana. Przespawszy noc spokojnie, mimo tego sąsiedztwa, następnego dnia spłynęliśmy do południowego końca jeziora i krótkim odpływem pod mostem drogowym i kolejowym dostaliśmy się ponownie na Drwęcę, która, po przez Brodnicę pięknie nad Drwęcą położoną, popłynęłyśmy aż do Wisły koło Złotorii i Wisłą do Torunia.

Wycieczka na Wel i jeziora Brodnickie trasą wyżej opisaną wymaga 6 do 7 dni czasu, jednakowoż na same jeziora Brodnickie można dokonywać wypadów 2—3 dniowych. Dojazd koleją do Tamy Brodzkiej. 500 m. od stacji możliwe jest wodowanie na odpływie jeziora Bachotek do Drwęcy, skąd dalej na pozostałe jeziora. Dla automobilistów możliwy jest dojazd do tartaku w Grzmięcy przez Brodnicę do miejscowości Zbiczno i stamtąd w prawo możliwą do przejechania drogą gruntową aż do tartaku, lub też do dworu Bachotek przez Brodnicę, Tamę Brodzką i Jajkowo. Dla orientacji w terenie pożądany jest odcinek mapy 1—100.000 Brodnica. Dokładne opisy trasy zawarte są w wydawnictwach: „Szlaki Wodne Polski“ Antoniego Heinricha i „Kajakiem z Warszawy“ przez M. Podhorską — Okołów.

A. Laskowska

WEEK-END

Urlop — jakie to piękne słowo! Dźwięk je go rozjaśnia uśmiechem wszystkie twarze, bez względu na to, czy myśli o nim robotnik, drobny urzędnik czy dygnitarz. Urlop — to przecież okres regeneracji psychicznej, umysłowej i fizycznej pracownika, to „kapitalny remont“, konieczny dla niezawodnego funkcjonowania maszyny ludzkiej przez cały rok.

Lecz tak, jak w samochodzie, o trwałości i dobrej pracy wozu stanowić będzie nie jednorazowy większy remont, ale racjonalna obsługa, przeglądy i regularne smarowanie, tak i w organiźmie ludzkim, o dobrym jego zdrowiu i samopoczuciu stanowić będą przerwy w pracy, racjonalny odpoczynek i zastrzyki świeżych sił „o wysokiej wiskozie“.

Szybkie tempo pracy, pośpiech — charakterystyczny dla naszej epoki, nie pozostawiają czasu dla pielęgnacji samego siebie w ciągu tygodnia. Momentem, który się bardziej ku temu celowi nadaje, jest — weekend.

To angielskie słowo zdobyło sobie prawo obywatelstwa we wszystkich chyba językach świata, lecz najpoważniejsze stanowisko posiada we włesnym kraju. Weekend — to symbol angielskiego trybu życia. Ma wiele określeń i jedno znaczenie. Zimny i zajęty bussinesem przez cały tydzień, na dźwięk tego słowa — Anglik — mięknie, a twarz jego przyobleka uśmiech.

Weekend — to oznacza przecież jego ulubione łowienie ryb, polowanie, odwiedziny przyjaciół, książki, radio, spacery i Bóg wie, co jeszcze. Jedna prawda jest tylko niewzruszona: napewno nie będzie pracował i wyjedzie. I w tym tkwi sedno sprawy i istotna treść tego słowa „weekend“: wyjedzie.

Londyn — 7 milionowe, największe miasto Europy pustoszeje w sobotę i niczym nie różni się od zwykłego miasteczka kontynentu. Zamknięte są w niedzielę większe kina i teatry, puste cukiernie, straszliwa pustka na ulicach.

Za to w sobotę na szosie panuje olbrzymi ruch. Samochody ciągną, jak karawany, lub, wybierzmy określenie łatwiejsze i bliższe sercu polskiego automobilisty, jak sznur furmanek na szosie w dzień targowy. Na dachach samochodów leżaki i wózki dziecinne oraz namioty lub... kajaki, a nierzadko wszystko razem.

Mniej zamożni biorą plecaki i wędrują w świat, gdziekolwiek, byle nie zostać w mieście.

Zamierają posiedzenia parlamentarne, ucichają dyskusje polityczne, gdy rozpoczyna się najpiękniejsza część życia angielskiego, weekend. I opinia publiczna, dowiaduje się z gazet, że premier zaprosił tego właśnie, a nie innego ambasadora na weekend do siebie, próbuje wyciągnąć z tego wnioski o panujących nastrojach rządowych. Mężowie stanu łowią razem przez półtora dnia w ciszy i skupieniu ulubione rybki, a fakt ten jest przez obywateli Wielkiej Brytanii szeroko komentowany, jako zdarzenie wielkiej wagi...

Gdy na weekend pustoszeją miasta, w ciągu tygodnia obserwujemy zjawisko odwrotne: oto mieszkańcy wsi ciągną do Londynu, na ulubione wyścigi i mecze tenisowe, na przyjęcia i posiedzenia. Dla stałych mieszkańców wsi podróż do miasta jest urozmaiceniem ich monotonnego życia, zaspakajają pragnienie silniejszych wrażeń.

Ta wzajemna wędrówka wsi i miasta jest właśnie **turystyka instynktowna** — dzięki której zaspakajamy drzemiącą w duszy każdego człowieka żyłkę włóczęgowską. Organizm człowieka mimo woli wybiera najlepszą drogę do odpoczynku: zmianę otoczenia, powietrza i trybu życia.

My, Polacy, mamy tę żyłkę rozwiniętą bardzo silnie. Zmuszeni często uciekać z kraju, szukaliśmy po całym świecie miejsca, któreby najbardziej przypominało naszą ziemię i dom ojczysty.

Po odzyskaniu niepodległości pęd do tej włóczęgi po świecie przemienił się w skłonność do podróżowania. Zdumieni pięknością własnego kraju, co chwila „odkrywamy" nieznane zakątki pełne dzikości i uroku. Obecnie latem cały kraj zaludnia się tysiącami rozbitych namiotów hacerzy, młodzieży akademickiej i... automobilistów. Złe drogi ustąpiły coraz lepszym szosom, wszędzie obecnie można dojechać, więc samochód odkrył tysiącom tyrystów piękno kraju, który zamieszkują i pomógł zorganizować swoisty, mniej luksusowy, lecz nie mniej wartościowy weekend.

Pamiętajmy tylko, że celem jego jest odpoczynek i planując go, uwzględnimy wszystkie elementy, jakie powinien zawierać. Dawne twierdzenie, jakoby po pracy fizycznej odpoczynkiem była praca umysłowa i odwrotnie, nie wytrzymało krytyki obecnych poglądów.

Z tego wynikałoby, że uczonemu najlepiej służyć będzie rąbanie drzewa, a listonoszowi zalecałoby się przeleżeć wolny czas. Tak jednak nie jest. Najważniejsze, by weekend zawierał rozmaitość, a dawki zatrudnień nie zmęczyły odpoczywającego ani fizycznie, ani umysłowo. A więc odpowiednią ilość snu, niezbyt ciężki posiłek, trochę ruchu, powietrza, gazet czy muzyki.

Specjalnie motocykliści i automobiliści lubią przesadzać w pewnym kierunku. Ufni w szybkość swej maszyny wybierają na wycieczkę krańcowe punkty Rzeczypospolitej, nie zwracając uwagi na odległość. Nic dziwnego, że wracając w poniedziałek rano znużeni i zniechęceni do tego rodzaju imprez, gdyż w międzyczasie nie było miejsca na nic, prócz jazdy.

Jeśli chodzi o stolicę, to do faktu tego przyczyniły się i inne powody. O ile bowiem jest rzeczą wiadomą, że wszystkie większe miasta w Polsce, jak Lwów, Poznań czy Wilno, mają piękne okolice podmiejskie, o tyle panuje ogólne przekonanie, że Warszawa położona jest fatalnie i wokoło niej nie ma poprostu dokąd jechać. Jest to mylne mniemanie. Sieć dróg w pobliżu stolicy zagęściła się znacznie i odsłoniła szereg uroczych miejscowości, które warto



Odpoczynek w słońcu. (Fot. St. Olkusznik)



Kajaki u brzegu.

zwiedzić i gdzie można zatrzymać się na noc, czy to w pensjonatach, oberżach czy poprostu w zabranym namiocie w lesie, uzyskując w ten sposób dość czasu na sen, sport i rozrywki kulturalne.

Należy sobie uświadomić, że nie należałoby wyjeżdżać dalej, niż 150 km. gdy się ma tylko półtora dnia do rozporządzenia. Nie warto natomiast wpadać w krańcowość innego rodzaju, jaką można zaobserwować np. na szosie miedzeszyńskiej, gdzie 2 km. za miastem auta stoją sznurem, gdy właściciele ich walczą o każdy metr wolnego piasku, podczas, gdy o kilka kilometrów dalej mają zupełnie wolną plażę.

W obrębie do 40 km od Warszawy, mamy przecież oprócz ogólnie znanych jak: Śródborów czy Puszczę Kampinowską — Zegrze, Zegrzynek, Jadwisin, Halin lub Rybienko. Dalej nieco leży prześliczny dwór w Jedlińsku koło Radomia, Szczypiorna nad Wkrą, Kazimierz nad Wisłą. W inną stronę: Suchedniów, Skarżysko, okolice pięknych gór Świętokrzyskich, lub dla odmiany Włocławek czy Ciechocinek.

Przybywszy w sobotę wcześnie do celu podróży, mamy czas na wyspanie się, nie „zarywając" dnia świątecznego. Nazajutrz rano pamiętajmy, że gra w siatkówkę, czy poprostu piłkę ręczną, spacer czy partia tenisa jest niezbędnym „rekwizytem" dobrze pomyślanego weekendu, bez względu na wiek, sprawność fizyczną, czy... tuszę. Kilka stron ciekawej książki nareszcie w spokoju przeczytana gazeta, wreszcie miła rozmowa towarzyska pozwolą na odprężenie nerwów, oderwanie się od codzienych kłopotów i interesów.

Posiłek, składający się z prostych, lecz świeżych wiejskich przysmaków przyniesie pożądaną odmianę i wpłynie pobudzająco na apetyt.

Niestety, godziny pędzą niepowstrzymanie. Pora wracać do miasta i z ulgą stwierdzamy, że dzięki odpowiedniemu wyborowi miejsca, znajdziemy się niedługo w domu.

Pełni wspomnień słońca, lasu i powietrza witamy pierwsze światła wielkiego miasta. Wypoczęci, bez niechęci myślimy o oczekującym nas nowym tygodniu pracy, a z przyjemnością — o następnym weekend'zie.

Hotel „Nad jeziorami" w Augustowie

Jeziora augustowskie słusznie uchodzą za najpiękniejsze w Europie. Ustępują im nawet jeziora alpejskie wspaniałe w surowej krasie, ale pozbawione leśnych ram i szerokiego dostępu do swych wód.

Dumny, wysokopienny las, malowniczy, urwisty brzeg, a w tym kręgu srebrne oko wody — oto Necko — najpiękniejsze ze wszystkich jezior augostowskich. Cicho tu i słonecznie, pachnie żywicą, a zdaleka płynie poszum smukłych sosen.

W takim to zakątku, zdala od gwaru, stanął na wzgórzu turystyczny hotel, wybudowany staraniem Ligi Popierania Turystyki. Punkt doskonały: 200 metrów od szosy, widok na jezioro, a przy tym spokojnie tu, jak w prawdziwym królestwie przyrody. Wspaniałe miejsce wypoczynku.

Otwarcie i poświęcenie hotelu „Nad jeziorami", oraz portu żeglarskiego LPT. odbyło się uroczyście przy końcu czerwca. Przybył na nie z małżonką min. Bobkowski, niestrudzony opiekun polskiej turystyki i twórca wielu inwestycyj turystycznych, wicemin. Korsak, prezes PKO dyr. Gruber, przedstawicielie prasy i miejscowych władz administracyjnych i samorządowych. Honory gospodarzy terenu czynili pp. wojewoda Ostaszewski, starosta Alexandrowicz i wiceprezes Rady Głównej LPT, red. H. Butkiewicz, wielki miłośnik Augustowa oraz wiceprez. Yacht Klubu Oficerskiego, p. płk. Liteski. Prócz tego, zjechało na tę uroczystość ok. 25 osób z Warszawy, Wilna i Grodna, aby wziąć udział w poświęceniu.

Przed przecięciem tradycyjnej wstęgi, rozwieszonej w drzwiach hotelu, przemówił prezes Zarządu Głównego LPT, dyr. Stodolski, po nim — nacz Stopczyński. Pani ministrowa Bobkowska przecina wstęgę, ks. Pdbielski dokonuje poświęcenia gmachu i —



Hotel „Nad jeziorami".

hotel „Nad jeziorami" rozpoczyna swój żywot oficjalnie. W istocie jednak już od chwili oddania go do użytku wszystkie pokoje są zajęte. Widać z tego, jak bardzo był potrzebny taki ośrodek wypoczynkowy.

Wykonanie zarówno całości, jak i szczegółów hotelu jest bez zarzutu. Inż. Nadgórskiemu należą się słowa uznania, jego to bowiem dzieło ten estetyczny, skromny i pięknie urządzony dom, bielejący pośród zielonego tła. Hotel obliczony jest na 150 osób, zbudowany nowocześnie, pokoje wygodne i miłe, łazienki błyszczące białymi kafelkami. Przestronnie tu i jasno. Korytarze są szerokie, jadalnia i piękny holl urządzone ze smakiem. Z okien widok na jezioro Necko.

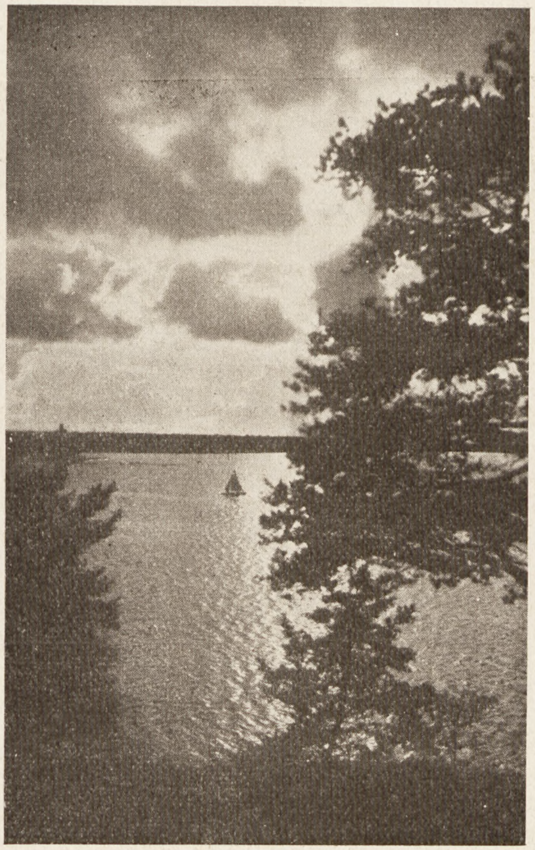
Port żeglarski LPT, posiada doborowy sprzęt wodny. Jest łódź motorowa, żaglówki, hamburki i kilkadziesiąt kajaków. Uroczystość poświęcenia portu rozpoczął red. Butkiewicz przemówieniem, w pięknych słowach malując piękno jezior i ich znaczenie turystyczne. Z kolei przemawiali starosta Alexandrowicz, burmistrz Hrobaczewski i płk. Liteski. Wreszcie zabrał głos min. Bobkowski. W szczerych słowach podziękował wszystkim, którzy się przyczynili do powstania nowego ośrodka turystycznego na pojezierzu augustowskim oraz podniósł zasługi Ligi i pracy w dziele popularyzowania turystyki i zamiłowania do niej. P. Minister podkreślił też rolę hotelu „Nad jeziorami", jako bazy turystycznej i zaczątku ruchu w całym tym pięknym kraju.

Necko zbudziło się do życia. Suną po jego srebrnyc wodach motorówki z cichym chrzęstem, łopocą żagle białymi płatami płótna, pluszczą wiosła kajaków. Błękitna bandera z białymi inicjałami „LPT" powiewa dumnie na maszcie.

Jeziora augustowskie — to kolebka żeglarstwa polskiego. Miłośnicy jezior i wycieczek kajakowych znają ten teren od dawna i odwiedzają przy każdej sposobności. Przybywają tu starzy i młodzi, wszyscy pełni podziwu dla piękna okolic Augustowa.

Hotel „Nad jeziorami" i port LPT jest tym, czego brakowało dotąd: schroniskiem w szerszym znaczeniu punktem wypadowym i wypoczynkowym dla braci turystycznej. A poza tym — szkołą dla żeglarzy, którzy tu zdobędą pierwsze stopnie „żeglarskiego wtajemniczenia". Stąd pójdą na morze, niosąc na masztach dumną biało-czerwoną flagę.

Anna Kossowska



Jezioro Necko.

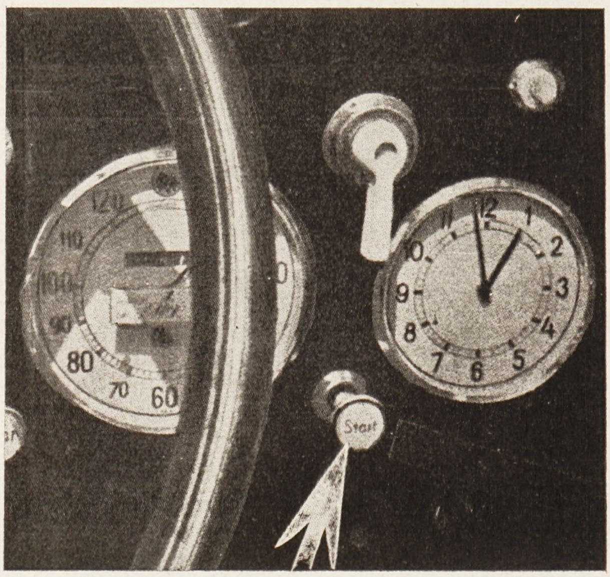
Szanujcie silniki samochodowe

Jest rzeczą powszechnie wiadomą, iż zapobieganie opłaca się znacznie lepiej, niż reparacje, przedwczesna wymiana części i t. p., nie mówiąc już o tych wypadkach, gdy zapomnienie lub niedopatrzenie stają się przyczyną ruiny silnika lub katastrofy.

Niezawodnie, można by pisać całe tomy o tym, jak należy obchodzić się z maszyną. Nie wyczerpalibyśmy jednak i wtedy wszelkich możliwości i nie zdołalibyśmy opisać przeróżnych sytuacji w jakich znaleźć się może każdy użytkujący samochód.

Wszelkie więc uwagi i rady nigdy nie mogą rościć sobie pretensji do tego, by wyczerpały dany temat i należycie go oświetliły.

Tym niemniej jednak przydać się może czasem przypomnienie kilku zasadniczych uwag i wyjaśnienie niektórych, że się tak wyrażę, standartowych punktów, nad rozwiązaniem których nie zawsze i nie wszyscy się zastanawiają. Ponieważ samochód przeznaczony jest do jazdy, pierwszą sprawą jest uruchomienie silnika i ruszenie z miejsca.



Używajcie starteru karburatora jaknajkrócej.

Nowoczesne samochody posiadają karburatory zaopatrzone w tak zwany „starter". „Starter" w karburatorze jest urządzeniem rozruchowym a właściwie drugim małym karburatorem wbudowanym do karburatora głównego. „Starter" podaje do silnika mięszankę bardzo bogatą, za bogatą dla normalnej pracy rozgrzanego już dostatecznie silnika, ale konieczną do rozruchu chłodnego.

Startery karburatorów bywają automatyczne lub też sterowane ręcznie przy pomocy guzika znajdującego się na desce rozdzielczej.

Gdy karburator nasz posiada starter automatyczny, działanie jego właściwie nic nas nie obchodzi. Gdy silnik jest jeszcze zimny automatycznie zostaje zamknięty dopływ powietrza i otwarty kanał dopływu mieszanki. Przy nagrzewaniu się silnika następuje stopniowe odmykanie dopływu powietrza i tworzenie się biedniejszej normalnej mieszanki.

Gdy jednak „Starter" karburatora jest sterowany przy pomocy guzika na desce rozdzielczej, to pamiętajcie nigdy go nie nadużywać. Daje on mieszankę bogatą i odpowiednią do rozruchu zimnego silnika, jednakże nieodpowiednią dla stałej pracy. Dlatego też wciśnijcie guzik starteru karburatora jak tylko silnik chwyci. Lepiej już jest dać mu wtedy nieco większe obroty (stojąc jeszcze na miejscu) niż pozwolić pracować z otwartym starterem, by za bogata mieszanka zmywała olej właściwie wtedy, kiedy smarowanie jest najbardziej potrzebne. Jak silnik zaczął pracować nie ruszajcie odrazu z miejsca, choćbyście się bardzo spieszyli. Trzy do czterech minut pracy silnika na miejscu wyjdzie mu bardziej na zdrowie niż danie mu odrazu wielkich obrotów. Temperatura silnika jest nadzwyczajnie ważnym czynnikiem jego pracy, jednakże dla nagrzania się jego potrzeba trochę czasu. Gdy silnik nie pracuje — nie jest smarowany. Olej ścieka ze ścianek cylindrów. Dopiero wówczas, gdy olej dostatecznie się nagrzeje i zacznie cyrkulować, cylindry i tłoki będą dostatecznie smarowane. Podniesienie się strzałki manometra olejowego nie jest przy tym jeszcze dokładnym wskaźnikiem, wskazuje bowiem tylko na to, iż olej zaczął przechodzić przez pompę. Dlatego też ze względu na właściwe olejenie silnika pozwólcie mu popracować kilka minut luzem na miejscu. Wpłynie to również bardzo dodatnio na właściwą karburację, gdyż dopóki ścianki cylindrów nie są dostatecznie ogrzane cząsteczki mieszanki wybuchowej osiadają (kondensują) na ściankach cylindrów, intensywnie zmywają z nich olej — wreszcie ściekają niżej, rozwadniając olej w karterze. Wreszcie praktyczne i laboratoryjne badania wykazały, iż zużycie cylindrów jest kilkakrotnie szybsze w silnikach, które pracowały pod silnym obciążeniem już wtedy gdy nie były dostatecznie nagrzane. Tłomaczy się to tym, iż przy procesie spalania w w cylindrach uwalniają się różnego rodzaju kwasy, które działają szkodliwie na ścianki cylindrów i tłoki szczególnie w obecności wody. Ta ostatnia jak wiadomo powstaje przy procesie silnika spalinowego (spalanie węglowodorów), jednakże gdy silnik jest gorący uchodzi w postaci pary wraz z gazami wydechowymi. W

silniku zimnym kondensuje się ona wraz z kwasami na ściankach i powoduje ich nadgryzanie. Powyżej powiedziane jasno tłomaczy konieczność wyzbycia się dużego pośpiechu przy ruszaniu z miejsca po uruchomieniu silnika, który dłuższy czas nie pracował (np. przy wyjeździe rano) i zwracania specjalnej uwagi na odpowiednie jego olejenie. Tą sprawę rozwiązać prawidłowo jest bardzo trudno, trzeba bowiem smarować jednocześnie górne partie cylindrów, gdzie podczas taktu pracy temperatura dochodzi do 1200° C, i jednocześnie szybko obracające się mechanizmy, które są znacznie chłodniejsze. Potrzeba by więc oleju o własnościach bardzo wysokich, oleju którego viscoza była by stałą i niezależną od temperatury. Ponieważ jednak problem ten był trudny do rozwiązania, z drugiej zaś strony normalne sposoby olejenia nie zawsze są w stanie doprowadzić olej, do górnych partyj cylindrów, zaczęto stosować tak zwane górne smarowanie. Polega ono na tym, iż olej wprowadza się do cylindrów (podobnie jak w silnikach dwutaktowych) razem z paliwem. Dodaje się mianowicie do paliwa niewielkie ilości specjalnego oleju odpornego na wysokie temperatury (z rodziny olei parafinowych).

Powstawania żużla — będącego jakoby produktem niezupełnego spalania (a właściwie skoksowania) się oleju—nie należy się obowiać. Nagar lub nalot taki powstaje z niezupełnego spalania paliwa, stwierdzono bowiem doświadczalnie, że osadza się on tylko przy używaniu pewnych rodzai paliwa. Jeszcze dalszym krokiem naprzód jest stosowanie do górnego smarowania cylindrów grafitu koloidalnego. Służy on właściwie do idealnego wygładzania i wyrównania trących się o siebie powierzchni. Dlatego też, o ile chcemy wyzyskać dobre strony stosowania grafitu powinniśmy go używać w pierwszym okresie życia (docierania) silnika, jak również po jego gruntownej reparacji.

Mówiąc o olejeniu silnika trudno nie wspomnieć o perjodycznej zmianie oleju. Jest ona konieczną gdyż podczas pracy silnika pewna część mieszanki wybuchowej kondensuje (osadza się) na ściankach cylindrów i przedostaje się do karteru i rozwadnia olej. Poza tym olej zostaje jeszcze zanieczyszczany produktami spalania (wodą, kwasami) i t. p. Abstrahując od okresu docierania silnika, kiedy przepisane są przez każdą fabrykę krótsze przebiegi i częstsza zmiana oleju, w warunkach normalnych należy dokonywać zmiany oleju co 1500—2000 kilometrów jazdy. Zimą częściej — wtedy bowiem przy uruchamianiu silnika starter karburatora przeważnie dłużej musi pracować i dawać mieszankę bogatą. Część jej dostaje się do karteru i szybko zmniejsza własność smarowania oleju.

Dobrze jest przy zmianie oleju — przepłukać karter silnika. Nie róbcie tego jednak nigdy naftą: zawsze bowiem pewna jej część zostanie w karterze i rozwodni olej. S. W.

Na trasie wielkiej „mordęgi" samochodowej

(Reportaż z Raidu A. P.)



Równica — teren próby szybkości górskiej. Na starcie Citroeny przed próbą.

Jeżeliby wam ktoś opowiadał, że Raid o Grand Prix Polski rozpoczął się dnia 10 czerwca od próby kontroli technicznej — nie dajcie się okłamywać, drodzy państwo: XII Międzynarodowy Raid Automobilklubu Polski o Wielką Nagrodę Polski rozpoczął się na drugi dzień po zakończeniu II Turystycznego Raidu Zimowego Polskiego Touring Klubu. Wówczas to rozpoczęto przygotowanie wozów, studiowanie trasy i regulaminu i wreszcie pod koniec przeprowadzono treningi.

Na dwa dni przed raidem führer niemieckiego sportu motorowego Hühnlein zawiadomił Automobilklub Polski, że „z powodu nowych polskich przepisów wizowych, zawodnicy niemieccy w XII Międzynarodowym Raidzie Grand Prix udziału nie wezmą".

Zdumiało nas to oświadczenie, jako wybitnie niesportowe postawienie sprawy, którego nie spodziewaliśmy się po tak dobrych sportowcach. Zasięgnęliśmy więc dokładniejszych informacji, jak też ta historia wygląda od strony nieoficjalnej. Wszyscy przecież wiedzieli, że Niemcy przygotowują się do raidu, że badają trasę, maszyny, zawodników, a tu nagle taka bomba. Dość szybko jednak dowiedzieliśmy się, że to oświadczenie jest zwykłym „dyplomatycznym kłamstwem". Okazało się bowiem, że Niemcy wcale się nie zgłaszali po wizy. Jedna tylko fabryka niemiecka zapytała nasz konsulat w Lipsku o wizę dla zawodnika, odpowiedź była pozytywna i... na tym koniec.

Sprawozdawca prasowy miał poza tym inne „zmartwienia" interesowała go przed raidem... „obsada" innych pism.

Nie było też dla mnie pocieszającą wiadomością, że z Domu Prasy jedzie „złote pióro", najbardziej znany z całej ekipy tego wydawnictwa sprawozdawca red. Erdmann. Bez entuzjazmu przyjąłem wiadomość, że red. Sokopp nie będzie występował jako zawodnik, lecz jako sprawozdawca. Nie uradowałem się tym, że długo nogi chłopiec z „Wieczoru Warszawskiego" red. Weiss zamiast wypocząć w zacisznym swym domku







1) Zwycięzca w kat. III Pronaszko na Renault, 2) członek P. T. K., kpt. Pajewski (Chevrolet) w rozmowie z płk. Meyerem i mjr. Stankiewiczem, 3) Zagórna (Chevrolet) po skończonym raidzie.



we Włochach, będzie się tłukł 4.500 kilometrów na trasie jazdy okrężnej jak również wcale nie ucieszyłem się, że jadą takie „pióra“ jak Szczeniowski z „Kuriera Warszawskiego“, Makowski z „Kuriera Porannego“, Wyrzykowski z „Gońca Warszawskiego“, Vogel z „ABC“, Koper, Zawadzka, Osińska, Kowalewicz, Wiewiórska — słowem, co jeden to lepszy. Jedźże tu, bracie w takiej konkurencji i — pisz sprawozdanie, telefonuj, szalej, a najlepiej — powieś się, bo i tak nie napiszesz, lepiej — szkoda gadać — nie napiszesz nawet tak samo jak oni.

Trudno jednak i darmo — trzeba było jechać, pocieszając się tym, że choć trudno, ale nie darmo.

Tak się więc stało ,że dnia 11 czerwca w pięknie zapowiadającą się niedzielę — klnąc i ziewając stawiliśmy się w parku samochodowym przy lotnisku. Zimno było ,jakby to nie był czerwiec, boć przypominam sobie, że na „zimowym“ raidzie Polskiego Touring Klubu zgrzałem się w samochodzie, a tu z dzwonienia zębami ułożył się jakby chór potępieńców.

Przed próbami ogólne zainteresowanie prasy skoncentrowało się na... dwu zawodniczkach, których



1) Francuz Quatresous (Renault), 2) zdobywca „Pucharu Goryczy“ Ripper (Lancia) oraz 3) Kołaczkowski przy swym Citroenie.

rywalizacja obiecywała wiele ciekawych momentów natury literackiej. Wielokrotna montecarlistka p. Stella Zagórna i niemniej za sobą raidów mająca p. Irena Kuncewiczowa startowały w klasie IV-ej.

— Dobrze, że nie jestem „jedynaczką“ — mówiła p. Zagórna — bo będę miała możność sprawdzić swój stosunek w konkurencji kobiecej.

— Jeżeli nie zajmę gorszego miejsca niż pani Stella — mówiła p. Kuncewiczowa — będzie to dla mnie już sukcesem.

Nie było nam jednak danym na pierwszym etapie już skontrolować, jak się która z pań spisuje, bo prasę rozsadzono systemem „bagażowym“, to znaczy, że zawodnik, zgłaszający wolne miejsce dostawał albo 60 kilo ołowiu, albo „tyleż prasy“. Wygrała na tym pani Kuncewiczowa, która dostała tylko 35 kilo prasy w osobie najdrobniejszej sprawozdawczyni — nie bardzo przegrał mjr. Ryl, otrzymując niżej podpisanego, o którym złośliwe gadki mówią, że waży jeszcze mniej.

Mjr. Ryl, członek teamu Fiata, składającego się z pięciu czerwonych małych wozów, nad którymi kierownictwo objął znany dobrze wszystkim polskim zawodnikom zawodnik włoski Ghisalba, prowadził numer 6. Numer ten nie jest dla mnie pechowy, ale... wsiadając do wozu mjr. Ryla, przyznam, że nie byłem zanadto rozentuzjazmowanym moim kierowcą, a to dla tej prostej przyczyny, że — zamało o nim słyszałem.

Nie bez obawy więc zająłem swoje miejsce, zastanawiając się jeszcze czy nie należałoby zawczasu przeprowadzić sprawiedliwego rozdziału dóbr po mnie pozostałych.

— Za chałupami wiatr trochę panów rzuci w prawo, na co radzę uważać. Na trzydzieści sekund przed startem mówię: „Uwaga“ wtedy trzeba zasunąć szyby, na pięć sekund przed startem podniosę chorągiewkę... Oto pańska karta drogowa, godzina odjazdu szósta minut dwanaście...

Start do 4.500 kilometrów jazdy trudno jest porównać z jakimkolwiek wrażeniem sportowym, bo to jest w gruncie rzeczy taki sam start, jak każde inne uruchomienie samochodu. Ot, dla dobrego rozpędu podyktowali na wstępie próbę szybkości płaskiej, ale przecież tak samo jak zawsze ,może tylko szybciej puszcza się motor w ruch, tak samo ucieka szosa pod kołami, tak samo gwiżdże wiatr w szparze niedomkniętej szyby...

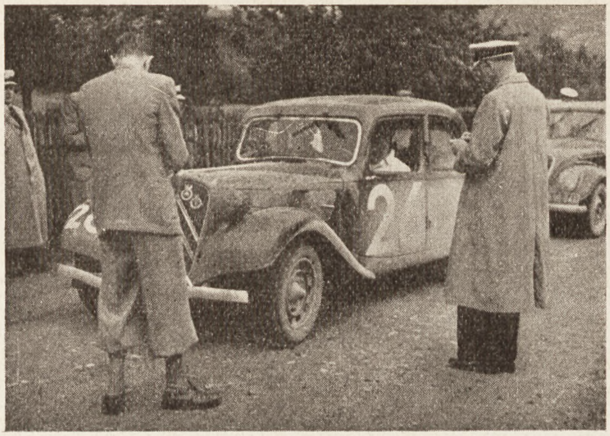
Teraz, kiedy już trawiłem emocje startu — miałem czas zająć się osobą mjr. Ryla, u którego miałem zaszczyt być bagażem prasowym. Już po sposobie prowadzenia maszyny musiałem powziąć przekonanie, że to... lotnik. Samochód w jego rękach fruwa, leci... w każdym razie nie jedzie. Mostki, garby, zakręty, wiraże, skrzyżowania, doły są przeszkodami drobnymi, których się prawie nie spostrzega. Lotnik— szkoda gadać. Do tego lotnik-myśliwiec, a więc wyszkolony w akrobacji bojowej. Stawał już do niejednych zawodów, a różnych nagród wziął około 300 (tak, proszę państwa, to nie jest pomyłka zecerska—trzysta). Można było więc pozbyć się wszelkich obaw i jechać jak w kojcu, a nie w samochodzie, który leciał na „setce“, jakby już zgóry pewny był zwycięstwa.

Mimo to mjr. Ryl „bierze“ najbardziej fantastyczny zakręt z wprawą długoletniego raidowca, choć w Grand Prix bierze udział po raz pierwszy. Brawura idzie tu o lepsze ze zwykłym szaleństwem, które graniczyłoby z samobójstwem, gdyby nie to, że przecież jedziemy trasą raidową, oczyszczoną z gapiów, furmanek i wszelkich innych zawalidróg.

Sanok... Po raz pierwszy zorientowałem się, że oprócz nas są jeszcze inni zawodnicy na tej trasie. Dowiadujemy się więc, że na cztery kilometry przed Rymanowem, Eichbaum, który chciał odegrać rolę demona szybkości, mimo napomnień kierownika tak rwał, że... wpadł na słupki przydróżne, okręcił się kilka razy wokoło, złamał przedni zderzak, pogiął błotniki, rozwalił szyby z prawej strony, a głowę od przodu.

Po 4-ch godz. „odpoczynku“ we Lwowie trzydzieści osiem maszyn runęło w czarną otchłań przestrzeni, rozdzierając ciemności strugami światła reflektorów. Od czasu do czasu podnosiła się przed reflektorami biaława ściana: to tuman kurzu doganianego współzawodnika. Ekipa Fiata idzie naogół równiuteńko, jak zapisał...

Noc robi się coraz bardziej czarna i coraz bardziej zimna. Już zęby zaczynają wydzwaniać jakąś nie



Zdobywca Grand Prix Polski Grosman na Citroenie jechał na paliwie Luxal i oleju Galkar 300 lux.

bardzo melodyjną polkę, gdy światełka przy szosie oznajmiały nam niemal radośnie: Łuck.

Czerwony świt przywitał nas pod Brześciem...

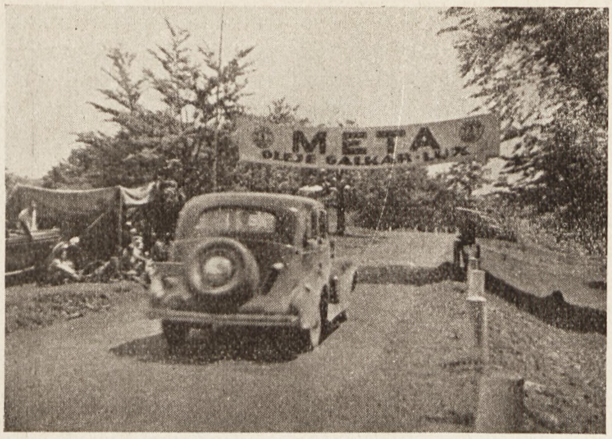
I znowu możnaby pisać całe tomy, co nawet niektórzy usiłowali załatwić nieco krócej, na temat: jak walczyli ze snem zawodnicy.

Zaspane mieszczuchy warszawskie właśnie wstawały z wygodnych łóżek, kiedy trzydziestu ośmiu bohaterów dwudziestoczterogodzinnej jazdy poczęło zataczać się po ulicach Warszawy, aby wreszcie dobrnąć do parku samochodowego...

Warszawa... Ile uroku miało w sobie to słowo, tego nie rozumie nikt, kto się nie tłukł razem z nami, przez cały ten olbrzymi szmat Polski i polskich dróg...



W Polskim Fiacie przeglądano wozy. Na zdjęciu obsada Renault-Primaquatre której wozy ogumione były polskimi Stomilami.



Zwycięzca w klasie wozów dużych Marek, mija na Chevrolecie metę próby górskiej. (Z boku stacja obsługi Karpat).

Start do drugiego etapu nastąpił o równie nieprawdopodobnej godzinie, jak wszelkie starty raidowe: w nocy z poniedziałku na wtorek. Po kilku godzinach wątpliwej wartości wytchnienia zanim wstał świt, nie obiecujący pogody, — dowiedziałem się, że dostałem „przydział bagażowy" do wozu numer 26, a mianowicie do Citroena, prowadzonego przez inż. Grosmana. Było to może dla mnie jedyną pociechą, że dostałem się właśnie do tego wozu. Wolałem jednak jechać na maszynie, o której z doświadczenia wiedziałem, że na wertepach polskich dróg nie wytrzęsie ze mnie kolacji, że dojadę cały i zdrowy, a kto wie, może nawet zwycięski. Inż. Grosman rwał, jak szalony, inaczej mówiąc ponosiły go nerwy, co było zresztą jedyną jego wadą, gdyż poza tym jest to kierowca doskonały, całkowicie godny maszyny, na której jeździ.

Zaległości w spaniu z dnia wczorajszego zaczynały się coraz intensywniej dopominać o swoje, piasek w oczach, uczucie, które miało nam towarzyszyć niemal przez cały raid, dreszcze zimna, wędrujące bezustannie po plecach — a tu miasto za miastem migało przez szyby maszyny, trzymającej się szosy w sposób niewytłomaczalny...

I — zanim dojechaliśmy do Równicy zginął nam na trasie mjr. Ryl, przepadła również pani Irena Kuncewiczowa.

Niebywałą sensacją próby szybkości górskiej na Równicy był oczywiście wypadek Strengera. Doskonały kierowca na świetnym Citroenie, znał trasę jak własną kieszeń, kilkanaście razy na niej trenował, a jednak nie uniknął kraksy. Już na pierwszym śliskim po deszczu wirażu maszyna wypadła na ochraniające trasę słupki, złamała jeden z nich i stoczyła się z nasypu gniotąc zderzak i błotniki i uszkadzając wóz od spodu.

Z Równicy przez Zaolzie i Śląsk, który przyjął nas bardzo gościnnie rwiemy w stronę Poznania. A kiedy w Herbach pożegnał nas miły napis: „Śląsk żegna raid" po raz drugi musiałem być wdzięczny Automobilklubowi Polskiemu za przydział: tą straszną drogę, którą przebyliśmy następnie, można było tylko na Cytrynie przebyć bez bólu, bez przebicia dachu głową, bez odcisków na... plecach.

Dopiero gdzieś w pobliżu Poznania szosa nabrała ludzkiego wyglądu i jakby zawstydziła się: wielkopolskie drogi nie mogły u nas stracić opinii, podobnie jak Automobilklub Wielkopolski, który przyjął nas z niebywałą na trasie gościnnością i świetnie zorganizowaną pomocą „moralną". Bufet, zastawiony bardzo obficie, umywalnia, fryzjer, a nawet łóżka do krótkiej, bo tylko dwugodzinnej drzemki — słowem



Mazurek (Chevrolet) przed startem do próby górskiej sprawdza ogumienie wozu (Stomil).

wszystko, czego dusza automobilisty mogła zapragnąć czekało gotowe.

Po dwu godzinach stukania na maszynie, przydała się maszynistka ze „Stomila“ nie odespawszy ani minuty z wielkich zaległości — ruszyłem dalej, to jest, chciałem powiedzieć, ruszono mnie, boć przecież w dalszym ciągu byłem tylko „bagażem prasowym“.

Ruszyliśmy nad polskie morze.

Gnaliśmy, jak szaleni. Poprzez kręte uliczki małych pomorskich miasteczek, wystrzyżonych, wymytych i wybrukowanych tak, że tylko stary bywalec odróżni jedno od drugiego, poprzez betonowe szosy najpierw poznańskie, a później pomorskie śmigaliśmy na najwyższej możliwej szybkości, zapominając o tym, że chce się nam spać, a pamiętając jedynie o tym, jak... będziemy spać, kiedy cel osiągniemy.

Jastrzębia Góra... Grecy pod wodzą Ksenofonta przebrnąwszy do morza Czarnego z mniejszą je napewno witali radością. Ich „Thalassa“! Ohe! Thalassa! napewno nie było przepojone takim entuzjamem, jak nasze ciche westchnienie, że to już koniec.

Tu „dostaliśmy“ trochę dobrych nowin: dyr. Krzeczkowski naprawił maszynę i dogonił raid, nie wycofał się Strenger, mimo fatalnego wypadku na Równicy i również zjawił się w Gdyni, dogoniła nas i p. Kuncewiczowa, która jednak jest tu raczej przez sympatię dla sportu motorowego, bo już w raidzie „przepadła“.

Nie należy oczywiście do zadań sprawozdawcy opisywanie szczegółów dotyczących tego, jak poszczególni zawodnicy i dziennikarze wykorzystali dobę wypoczynku na Jastrzębiej Górze. Nie znaczy to bynajmniej, że opisanie wypoczynku na Jastrzębiej Górze byłoby niedyskrecją, ale...

Ostatecznie jednak wypoczęliśmy jak należało i w czwartek od godziny czwartej (jakby nie można było jeszcze ze cztery godziny pospać) zjawiliśmy się na starcie. Ale choć raz musiałem sobie powiedzieć oklepane polskie przysłowie: „Kto rano wstaje...“ tym razem bowiem los się do mnie nietylko uśmiechnął, ale roześmiał całą gębą: dostałem przydział do wozu numer... pięćdziesiąt pięć. Przede wszystkim proszę wstać. (Siedzieć można przy wszystkich innych „numerach“). Dostałem wóz prowadzony ni miej ni więcej tylko prowadzony przez samą „Stellę Montanę“ we własnej osobie. Proszę siadać... Proszę siadać, bo ta najlepsza w Polsce sportsmenka samochodowa jest jednocześnie najlepszym kolegą, troskliwym opiekunem „bagażu“, a poza tym nie ma w sobie nic groźnego, począwszy od jasnej czuprynki wymykającej się uporczywie spod hauby, skończywszy na przemiłym uśmiechu, który wysyła do swego pilota, gdy jakiś arcygłupiec pakuje się pod jej koła samochodu, pędzącego z szybkością 100 kilometrów na godzinę.

Pani Zagórna nie prowadzi maszyny, lecz tworzy z nią jedną całość. Gdy mija jakąś furmankę z cacanym dyszelkiem robi to tak, jakby przechodząc przez kawiarnię mijała znajomych: można przejść

bardzo blisko, ale nie wypada przecież potrącić. I naprawdę odbiera się to wrażenie, że jeżeli pani Zagórna nie wpadła ani na kręcących się na szosie rowerzystów, ani na żadną furmankę czy słup przydrożny — to przede wszystkim dla tego, że... nie wypada.

Gdynia, Starogard, Tuchola... Słynne Bory Tucholskie, których urocze zbocza odsłania się to z lewej, to z prawej strony samochodu, raz po raz jakaś tafelka jeziora — wszystko to byłoby niewątpliwie przecudne, gdyby nie to, że pomorskie szosy mają nawierzchnię „pyłową". Tumany kurzu, które podnoszą się ciągle przed nami nie napełniają nas zbyt wielkim entuzjazmem.

Jazda w wozie pani Zagórnej, trzeba to zapisać na minus znakomitej montecarlistki była interesująca tylko spoczątku. Umiejętne wymijanie wszelkich przeszkód stworzyło ten bark sensacji, ale... może to i lepiej, że tym razem oszczędzono mi wrażeń, bo trochę ich było za dużo.

Warszawa..

Po próbie zręczności, zrywu i hamowania poszliśmy odmieszkać trochę drogie komorne, aby w piątek w południe (dlaczego nie o północy?) wystartować do ostatniego etapu raidu, ostatniego, ale za to nie pozbawionego efektownych „kawałków" takich jak próba jazdy terenowej i gruntowej, oraz próba szybkości płaskiej z rozbiegiem.

Los przydziela mnie tym razem do wozu Strengera. Przyznam się, że p. Strenger budził we mnie takie zaufanie i pewność, że coprędzej... spisałem testament. Przekonałem się jednak, że obawy tego rodzaju należało zostawić w domu.

Przed Łodzią otworzyły się upusty niebieskie i burza towarzyszy nam bez chwili wytchnienia poprzez Łódź, Piotrków, Radom, Opoczno, Puławy, Lublin, jakby chciała nas przekonać, że przy maksymalnej nawet szybkości nie umkniemy jej z pewnością. P. Strenger prowadzi mimo to jedną ręką, drugą zaś trzyma... organki na których przy akompaniamencie piorunów wygrywa sztajerki i foxtroty, podczas gdy każda błyskawica może nam przynieść koniec raidowej męki.

Na trasie Kobryń — Skidel przechodzimy na drogę gruntową. Typowa „polska droga", której kropla deszczu nie zmoczyła, bo jak wiadomo deszcz na raidzie służy tylko do tego, żeby zwilżać wiraże do zarzucania — wydaje z siebie takie tumany kurzu, że nigdybym nie uwierzył, gdyby mi ktoś opowiadł, iż kurz jest tak lotny. Wreszcie przez Grodno, Łomżę, Ostrów, Wyszków — docieramy do mety jazdy okrężnej w Radzyminie, za którym czeka nas ostatnia przeprawa: próba szybkości płaskiej z rozbiegiem.

Raid skończony...

T. Przybylski

Co przyniósł XII Raid A. P.

Sukcesy młodych—największą rewelacją imprezy samochodowej

Na czterdzieści osiem godzin przed rozpoczęciem gigantycznej próby maszyn i ludzi o Wielką Nagrodę Polski, wiadome było, że na starcie stanie tylko 39 zawodników. Wycofali się w ostatniej chwili Niemcy i dwaj czesi. Pozostali wszyscy prawie Polacy, Francuz, dwaj Włosi, jeden Czech oraz jeden Jugosłowianin.

XII Międzynarodowy raid A. P. spełnił należycie swe zadanie propagandowe, jak i techniczne dając w wynikach doskonałą ocenę wartości maszyn startujących w raidzie. Ocena ta jest tym ważniejsza, że 90% maszyn raidowych to samochody sprzedawane na rynku dla celów użytkowych i zarobkowych, a więc — maszyny seryjne.

Impreza sama była bardzo ciężka i wymagała zarówno od zawodnika, jak i maszyny maksimum wysiłku. Przebycie 4.500 kilometrów, przeplecione dziesięcioma próbami technicznymi wykazało, że maszyny te w dużej mierze są przystosowane do warunków w jakich u nas rozwija się motoryzacja. Jeżeli chodzi o organizatorów t. j. o Automobilklub Polski — trzeba stwierdzić, że organizację tej olbrzymiej imprezy przeprowadzono energicznie i sprawnie, trasa obstawiona była doskonale, wykluczając możliwość zbłądzenia (takiego wypadku nie zanotowano wcale), punkty kontrolne zorganizowano wyśmiennicie.

FIATY I SKODY.

Startujące maszyny podzielono na cztery klasy. W pierwszej znalazło się 9 zawodników na Fiatach, Skodach i Aero. Zwycięstwo Fiatów w tej klasie powitać należy jako fakt, któregośmy się spodziewali, mimo odmłodzonego składu osobowego. Brak w tym teamie Jana Rippera i Pronaszki, którzy startowali na innych wozach, nie wpłynął zupełnie na wynik. Fiaty pokazały się z najlepszej strony i jeszcze raz udowodniły przydatność małych wozów na nasze warunki. Skody po pechowych startach w poprzednich imprezach polskich w tym raidzie zrehabilitowały się kompletnie. Sam fakt przebycia ciężkiej trasy oraz szeregu prób technicznych jest nalepszym świadectwem wartości wozów.

CITROENY I LANCIE.

W klasie drugiej startowała największa ilość zawodników na siedmiu różnych markach. Na czoło wysunęły się seryjne wozy Citroena i Lancii, które dowiodły swej wartości dla turystów i sportowców. Wozy te miały silną konkurencję w czterocylindrowej, dwulitrowej pojemności maszynie Aero, która była najszybszym wozem raidu.

Ekipę Citroena prześladował niebywały pech. Gdyby nie ten pech tam zająłbym bezwzględnie najlepsze miejsce w klasyfikacji teamów fabrycznych. Kołaczkowski zmuszony był wycofać się w ostatnim etapie z powodu rzadko spotykanego defektu pompki paliwowej, Strenger uszkodził wóz wpadając podczas próby szybkości na słupki przydrożne, Eichbaum wskutek własnej nieostrożności i już w pierwszym etapie zarobił tyle punktów karnych, że w końcu zrezygnowany zdezerterował z pola walki. Ale defekty te naogół błahe nie deklasują tej marki. Sam fakt ustalenia najlepszych przeciętnych na próbach gruntowej i terenowej oraz doskonały czas Strengera na próbie szybkości płaskiej już po przebyciu raidu jest najlepszym świadectwem wysokiej wartości tej maszyny.

Team Lancii został rozbity przez wycofanie się Rippera i poważny defekt Polturaka. Winę ponoszą tu częściowo sami kierowcy, którzy jechali zbyt szybko. W wozach tych uległy uszkodzeniu przeguby Hardy'ego.

RENAULT.

Rewelacją w raidzie był start francuskich wozów Renault-Primaquatre, które startowały w kategorii trzeciej i pokazały się z jak najlepszej strony, przechodząc raid z podziwu godną odpornością na trudy naszych dróg. Wyniki, jakie osiągnęły są dla nas tym ciekawsze, że wozy te mają być montowane w kraju przez firmę „Fablok".







1) Rogoziński przy swoim Citroenie. 2) Czech Formanek przyrządza mieszankę „olejowo-paliwową" Galkar-Lux i Luxal. 3) Doskonały kierowca młodego pokolenia Prądzyński przy swej niezawodnej Skodzie.

CHEVROLETY.

Klasa czwarta — to podwójny sukces wozów z pod znaku General Motors. Chevrolety okazały się wozami nie do pobicia. Najlepszym tego dowodem jest fakt, że pod względem szybkości dorównały najszybszej maszynie raidu czeskiej Aero 50.

Tak więc maszyna rynkowa przeznaczona również dla celów zarobkowych kosztujące zaledwie 7.640 zł., maszyna o wielkich rozmiarach, średnim spalaniu matriałów pędnych, montowana w kraju okazuje się w efekcie korzystniejsza od wielu sprowadzonych dużych typów, szczególnie niemieckich, po cenie niewiarygodnie wyższej.

Wniosek ogólny całości, to fakt, że wszystkie seryjne wozy zdały w XII raidzie A. P. egzamin na piątkę.

POSTĘP PRZEMYSŁU POMOCNICZEGO.

Raid przekonał nas też o wielkim postępie jakie poczyniły u nas wytwórnie pomocnicze dla przemysłu motorowego, i wytwórni akcesoriów. Chcemy podkreślić w tym miejscu wyniki poznańskiego „Stomila" jaki rozrasta się dziś do wymiarów wielkiej światowej wytwórni opon.

ŚWIETNA OBSŁUGA KARPAT.

Dominującą rolę w tegorocznej imprezie odgrywał czas. Każda niepotrzebna stracona minuta była dla zawodników utrapieniem, gdyż trzeba było ją nadrabiać przy i tak już bardzo szybkiej jeździe regulaminowej.

Wartość czasu dobrze zrozumiały czołowe firmy naftowe, które zorganizowały na całej trasie raidu kilkadziesiąt punktów zaopatrzenia. Wśród tych firm wybijało się znakomicie sprężystą organizacją Towarzystwo „Karpaty", które na trasie długości 4.500 kilometrów rozrzuciło około 30 punktów zaopatrzenia.

Na punktach zaopatrzenia „Karpaty" wprowadziły w roku bieżącym angielski system zaopatrywania zawodników spotykany na wielkich międzynarowych wyścigach.

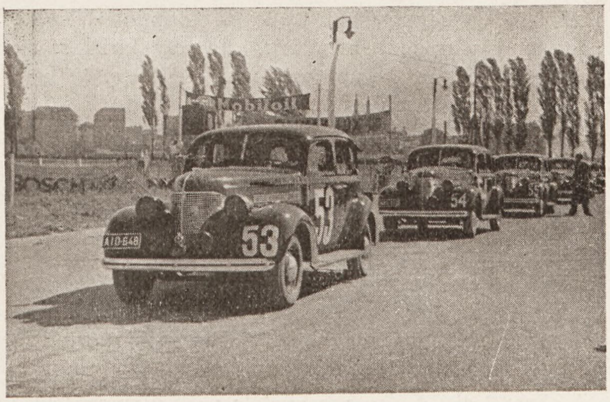
System ten polega na stosowaniu do tankowania wozów wielkich stągwi hermetycznie zamykanych, które umożliwiają tankowanie dużych porcji w kilkadziesiąt sekund. Tankowano ogólnie znane przeciwstukowe paliwo „Luxal" dwukrotnie filtrowane oraz wysokowartościowe oleje marki „Garkar-Lux".

Na tym właśnie paliwie i oleju inż. Grosman na Citroenie zdobył Grand Prix Polski w drugiej kategorii. Na tych paliwach również „demon szybkości" (gdyż tak nazwano sympatycznego Ślązaka p. Tarnaw jadącego na Aero), wywalczył trzy swoje zwycięstwa na próbach szybkości górskiej i płaskich.

Obsługę na punktach zaopatrzenia pełnili ruty-



1) Tarnawa na Aero jechał na paliwie Luxal i oleju Galkar 500 lux, 2) Chevrolety były najszybszymi wozami w próbie górskiej, 3) Rogoziński bez trudu bierze ostry zakręt na Citroenie.



Chevrolety zdobyły nagrodę zespołową. Drugi team Chevroletu pod przewodnictwem K. Kamieńskiego wjeżdża na metę.

nowani szoferzy firmowi, dzięki czemu obsługa odbywała się z niespotykaną szybkością i sprawnością.

SUKCES STOMILA.

Pierwszym argumentem wartości produkowanych opon to wielki wyczyn jakim jest doskonale złożony egzamin w czasie raidu międzynarodowego. Stomile spisały się bez zarzutu tak dobrze, że dziwić się należy pewnej grupie zawodników, która niewiadomo z jakich przyczyn zamiast jechać na oponach krajowej produkcji, zaopatruje się w opony pochodzenia obcego.

Podobnym wynikiem poszczycić się może Sanocka Fabryka Akumulatorów „Varta".

Akumulatory „Varta" Sanockiej Fabryki Akumulatorów wmontowane w cztery teamy jak: Chewrolet, Renault, Lanci i Citroen zdały w całej rozciągłości nałożone na nich zadanie, wykazując swą pierwszorzędną wartość zapłonu (startu) silne i równomierne zasilanie punktów świetlnych, doskonałą jakość zużycia i bez zarzutu pracowały przez cały czas raidu Niedarmo kierowcy głoszą, że akumulator to serce wozu, gdyż od działania akumulatora w znacznej mierze uzależnione jest bezpieczeństwo jazdy Szybki start daje dobry akumulator zbudowany z pierwszarzędnego surowca i oparty na dobrej konstrukcji.

Jak wykazały doświadczenia raidowe, akumulator „Varta" w całej rozciągłości spełnił swe zaszczytne zadanie. Najlepszym miernikiem jest zdobycie czterech nagród Grand Prix przez wozy w których wmontowane były akumulatory „Varta".

KIEROWCY.

Jeżeli chodzi o kierowców w tym raidzie to stwierdzić należy, że po raz pierwszy obok starych twarzy zobaczyliśmy nowe. Ten nowy zastrzyk młodej krwi dla sportu automobilowego ma swe specjalne znaczenie. W dotychczasowych imprezach samochodowych młodzi zjawiali się i ginęli, gdzieś na „ogonie" list klasyfikacyjnych. XII Raid A. P. przyniósł w tym względzie nowość — zwycięstwa młodych.

W klasie I-ej na specjalne wyróżnienie zasługuje wyczyn sympatycznego poznańczyka Szypuły. Szypuła to już nie ten sam zawodnik, którego widzieliśmy na ostatnim raidzie wielkopolskim. Nabrał pewności i zaciętości. Walczył z sercem mając w dodatku dobrze przygotowaną maszynę — odniósł poważny sukces, zajmując trzecie miejsce w swej kategorii.

Do młodych zaliczyć należy również Prądzyńskiego i Szachowskiego, którzy na małych Skodach zdołali nietylko przebyć trudy raidowe, lecz również raz po raz grozili mocniejszym przeciwnikom.

Debiutant mjr. Ryl okazał się również kierowcą o wielkiej wartości i tylko przez pecha, (defekt maszyny) zmuszony był z raidu się wycofać. Włoch Vestidello dotychczas w naszym towarzystwie sportowym nie znany nie okazał się zbyt groźnym przeciwnikiem, ale wykazał dużo hartu i zaciętości kończąc raid w gorączce anginy (39 stopni).

Czech Formanek okazał się w pierwszym rzędzie dobrym sportowcem. Pokonał trudności wjazdowe do Polski, a zajęcie drugiego miejsca jest dla niego suksesem nielada. Z przyjemnością powitaliśmy powrót starego raidowca polskiego Rahnenfelda, którego występ niestety nie wypadł imponująco. Ghisalba był klasą dla siebie, Na usprawiedliwienie przeciwników dodać należy że jechał na specjalnie przygotowanej



Zagórna na punkcie zaopatrzenia Stomil czeka na otwarcie parku.

maszynie. Zwycięstwo i zdobycie Wielkiej Nagrody Polski było ukoronawaniem jego zaciętej walki z przeciwnikami.

W kategorii drugiej na szersze wody wypłynął młody i ambitny zawodnik łódzki, inż. Grosman. Stwierdzić należy, że jest to kierowca bardzo ambitny i zacięty a jedyną jego wadą — to nerwy, których na wodzy utrzymać nie umie. Jeszcze kilka startów w poważnych imprezach, a mamy nadzieję, że będzie on groźnym przeciwnikiem dla starych asów kierownicy.

Niespotykane zacięcie sportowe wykazał Strenger, który rozbijając Citroena na próbie szybkości górskiej — nie wycofał się z raidu, ale wóz naprawił i nie zwracając uwagi na zmęczenie i wielki balast punktów karnych, raid ukończył. Strenger jest zawodnikiem młodym i bardzo ambitnym. Przyszłość jego w sporcie automobilowym jest jasna — zapowiada się na „gwiazdę pierwszej wielkości."

Rogoziński, który wprawdzie raid ukończył z wynikiem nieszczególnym specjalnym uzdolnieniem odznaczył się w próbach technicznych.

Zawodnicy Lancii Ripper, Polturak i Borowik należą już do starszej generacji. Wprawdzie nie mieli zbytniego szczęście, ale za to repreezntowali bardzo wysoką klasę. Wycofanie się por. Kołaczkowskiego było może najdotkliwszą bolączką dla teamu Citroena,

Zawodnik łódzki, Eichbaum spoczątku szalał, nie słuchając kierownika teamu, a kiedy widział, że szanse jego są pogrzebane, zrezygnował z ukończenia raidu, postępując w sposób nie bardzo sportowy.

Pozostali zawodnicy, Grędkiewicz, Kossowski, Polański, Katelbach, potrzebują jeszcze dużego doświadczenia raidowego. Z przyjemnością należy powitać powrót do kierownicy członka elity M. hr. Potockiego, który zajmując trzecie miejsce w swej kategorii dowiódł, że jest i będzie zawsze groźnym przeciwnikiem.

W kategorii trzeciej pierwsze miejsce zdobył wirtuoz kierownicy Pronaszko, za nim uplasowali się starzy raidowcy Dzierliński i Krzeczkowski, natomiast sympatyczny Francuz Quatresous nie okazała się groźnym przeciwnikiem dla naszych zawodników.

SUKCES MŁODYCH NA CHEVROLETACH.

W klasie czwartej startowały dwa zespoły Chevroletów. W zespole „A" jechali Marek, Mazurek, Rychter i Karczewski, w zespole „B" Kamieński, Zagórna, Kamiński i Pajewski. Zwycięstwo w tej kategorii odniósł członek Polskiego Touring Klubu inż. Marek, specjalista od przygotowywania maszyn raidowych, i zawodnik bardzo groźny. Jego zwycięstwo nad Mazurkiem jest wielkim sukcesem.

Mazurek przecenik swe siły. Chory, a przytym jeszcze przemęczony trudnym raidem do Trypolisu nie miał dużo czasu na przygotowanie maszyny i dlatego bitwę przegrał. Rychter, który tradycyjnie rywalizował jedynie z Mazurkiem, musiał uchylić czoła nietylko przed Mazurkiem, ale i przed Markiem.

Rezerwowy zespół Chevroleta sprawił największą niespodziankę wszystkim zawodnikom, zdobywając Grand Prix Polski dla teamu fabrycznego. Spokojna i opanowana jazda całej rezerwowej czwórki spowodowała, że z różnicą czterech punktów pokonała ona zespół reprezentacyjny, zdobywając Wielką Nagrodę Polski. Ta rezerwowa czwórka to znowu młodzi — to przyszłe pokolenie polskiego sportu automobilowego. **„Satis".**

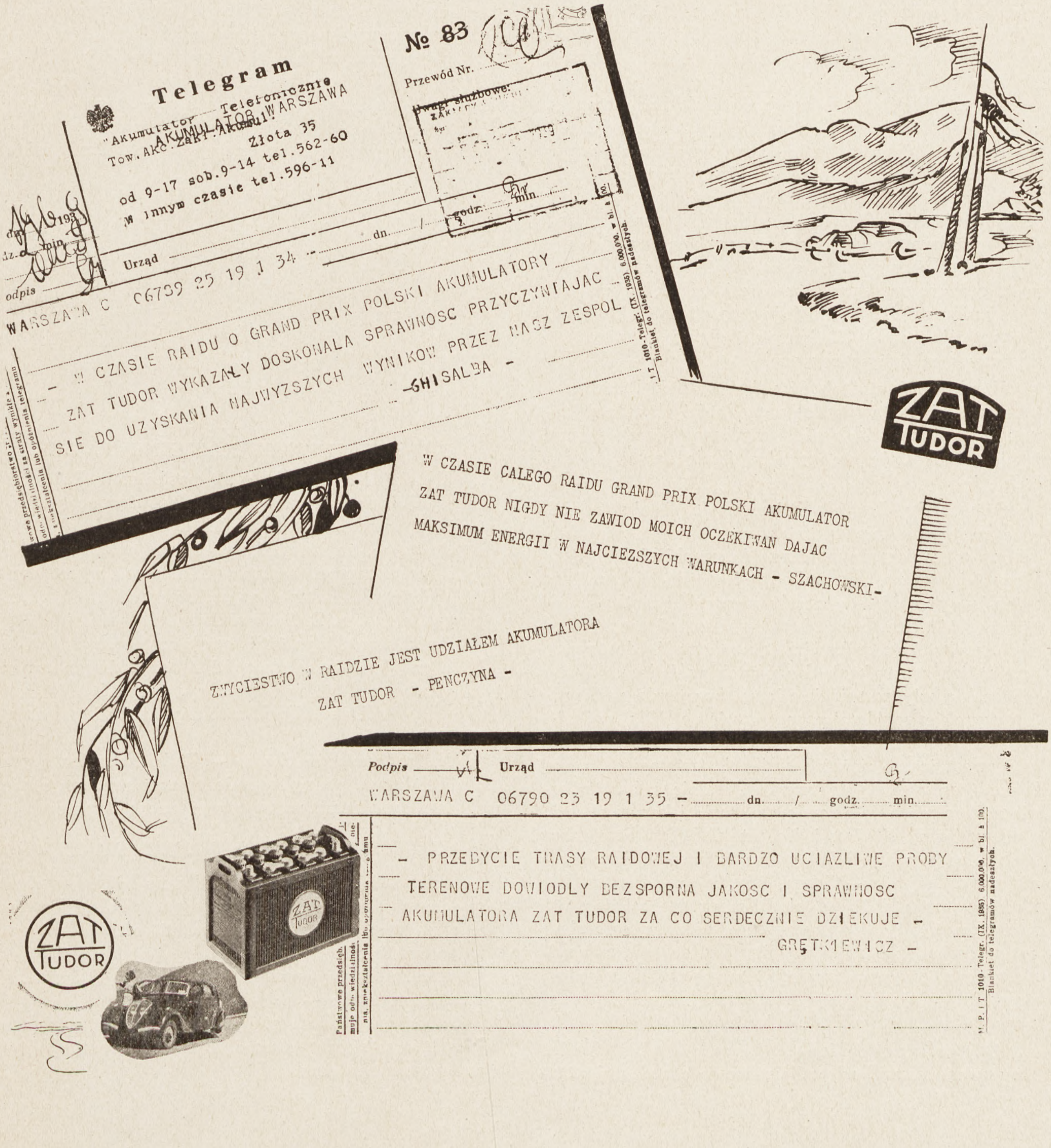
O SUKCESIE AKUMULATOROW

Z. A. T.

TUDOR

Świadczą liczne depesze i listy
skierowane przez uczestników

XII MIĘDZYNARODOWEGO RAJDU A. P. O WIELKĄ NAGRODĘ POLSKI



Montaż i produkcja francuskich samochodów Renault

Przygotowania do montażu samochodów francuskich Renault są już daleko posunięte i, jak nas informują w najbliższych dniach mają się ukazać na rynku polskim pierwsze zmontowane w kraju samochody Renault.

Jak wiadomo, koncesję na montaż i produkcję samochodów Renault uzyskała Wytwórnia Samochodów i Wyrobów Metalowych Fablok S. A., będąca emanacją Pierwszej Fabryki Lokomotyw w Polsce. Na razie montaż prowadzony będzie w Zakładach w Chrzanowie, a później będzie się odbywał w specjalnej fabryce, która ma powstać na terenie Centralnego Okręgu Przemysłowego.

Pierwsza partia zespołów do samochodów osobowych i ciężarowych Renault została już wysłana z Francji. Po przybyciu tych zespołów do Chrzanowa, niezwłocznie rozpocznie się tam montaż samochodów francuskich.

Z samochodów osobowych Renault będą montowane wszystkie typy od najmniejszego do największego, posiadającego charakter reprezentacyjnego wozu luksusowego. Jednakże główny nacisk będzie położony na typ Primaquatre.

Renault Primaquatre to solidnej budowy samochód osobowy, średniolitrażowy, posiadający charakter wozu użytkowego a jednocześnie wozu o wybitnych cechach maszyny sportowej. Silnik Primaquatre o pojemności 2,4 litra daje moc około 65 km i łatwo rozwija ponad 120 km na godzinę, odznaczając się przy tym dużym zrywem.

Użytkowość samochodów francuskich Primaquatre przejawia się w bardzo wygodnej i obszernej karoserii. Szerokie siedzenia, zarówno przednie jak i tylne, pozwalają na wygodną jazdę nawet sześciu osób.

Samochody Renault Primaquatre brały udział w tegorocznym międzynarodowym raidzie samochodowym, organizowanym przez Automobilklub Polski. Wszystkie cztery samochody Renault-Primaquatre, startujące w raidzie, przeszły niezwykle ciężką i dużą trasę 4.500 km bez żadnych uszkodzeń mechanicznych, wykazując całkowitą przydatność do pracy w ciężkich warunkach drogowych w Polsce. Wozy francuskie szły w raidzie równo, bez trudu wyciągając wysokie regulaminowe przeciętne. Na próbach szybkości górskiej, szybkości płaskiej i zręczności, czy wreszcie na ciężkich próbach terenowych wozy Renault spisały się doskonale. Zawdzięczać to głównie należy mocnej budowie podwozia i karoserii oraz niezawodnemu silnikowi. To też p. Stefan Pronaszko zdobył na Renault-Primaquatre najwyższe odznaczenia w tym raidzie — **Grand Prix Polski i Puchar Pana Prezydenta R. P.** Obok Primaquatre będzie również montowany typ **Juvaquatre,** nieduży samochód cztero-osobowy, o silniku 1 litr. Jest to wóz oszczędny, mocny i zrywny, którego cena sprzedażna będzie wynosić mniej niż 5 tys. złotych, a więc będzie dostępny dla szerszych kół nabywców.

Oprócz samochodów osobowych będą również montowane samochody półciężarowe o nośności użytkowej 500 kg, 1.000 kg i 1.500 kg oraz duże samochody ciężarowe 85-konne z motorem Diesla na ropę o nośności użytkowej 6 i 8 ton oraz 130-konne samochody ciężarowe o wadze użytkowej 10 ton i więcej. Jednocześnie będą montowane podwozia autobusowe Renault również z motorem Diesla na ropę dwóch typów: 85 KM. od 31 do 36 miejsc osobowe i 130 KM o 45 do 51 miejsc.

Niezależnie od montażu trwają prace przygotowawcze, związane **z budową odrębnej fabryki na terenie C. O. P.-u,** gdzie będą budowane samochody osobowe i ciężarowe Renault. Stosownie do życzeń władz państwowych, a w szczególności czynników wojskowych, fabryka samochodów Fabloku stanie najprawdopodobniej **w północnej części Centralnego Okręgu Przemysłowego,** tj. w części C. O. P.-u, położonego na prawym brzegu Wisły, gdzie warunki bezpieczeństwa wobec zmienionej konstelacji politycznej wydają się być największe. Do budowy więc nowej fabryki samochodów będzie zapewne wybrana jedna z miejscowości, położonych w pobliżu Lublina.

KRONIKA KLUBOWA

POSIEDZENIE RADY NACZELNEJ P. T. K.

W dniu 11 lipca odbyło się posiedzenie Rady Naczelnej Polskiego Touring Klubu poświęcone sprawie projektu nowego statutu P. T. K.

Obradom, na których byli obecni członkowie Rady i reprezentanci Zarządu Głównego z prezesem Min. Wierusz-Kowalskim na czele przewodniczył wiceprezes Rady dyr. Z. Rakowicz.

Po dłuższej dyskusji projekt nowego statutu Rada przyjęła do wiadomości i bez żadnych zmian, jako swój, wniesie na Nadzwyczajny Zjazd Delegatów P. T. Klubu. Zjazd zwołany zostanie na dzień 27 sierpnia rb.

Na zakończenie obrad — Rada Naczelna wyraziła serdeczne podziękowanie swemu prezesowi Min. M. Jaroszyńskiemu za owocną i cenną współpracę.

WYCIECZKA CZŁONKÓW P. T. K. NA LITWĘ

W dniach 15—18 lipca bawiła na Litwie wycieczka samochodowa zorganizowana przez Polski Touring Klub. W wycieczce wzięło udział 12 samochodów oraz jeden autokar.

Komandorem wycieczki był Min. F. Świtalski, wicekomandorem — p. J. Dodacki.

Wycieczka udała się pod każdym względem. Przyjęcie ze strony Automobiliklubu Litewskiego było nad wyraz serdeczne.

Podczas pobytu w Kownie delegacja P. T. K. złożyła na Grobie Nieznanego Żołnieża wiązankę kwiatów.

Podczas przyjęcia w Litewskim Automobilklubie komandor wycieczki Min. Świtalski wręczył prezesom Litewskiego Automobilklubu i Litewskiego Touring Klubu dyplomy honorowych członków P. T. K.

Automobiliklub Litewski otrzymał w darze od P. T. K. marmurowy postument ze złoconą odznaką P. T. Klubu.

W następnym numerze podamy szczegółowe sprawozdanie z wycieczki pióra jednego z jej uczestników.

„ZJAZD DO MORZA"

Z okazji Święta Morza — Polski Touring Klub zorganizował w dniu 29.VI.39 r. samochodowy „Zjazd do Morza" przy wydajnej pomocy Automobiliklubu Gdyńskiego. Po przybyciu do Gdyni uczestnicy Zjazdu wzięli udział w defiladzie z okazji Święta Morza. Po zakończeniu defilady zawodnicy korowodem udali się do Jastrzębiej Góry, gdzie odbyła się gymkhana samochodowa.

W gymkhanie I miejsce w klasie wozów dużych zajął p. Kazimierz Kamieński (P. T. K. — Warszawa) na samochodzie marki Chevrolet — uzyskując 136,8 punkta i zdobywając nagrodę Ligi Morskiej i Kolonialnej.

II miejsce w klasie wozów dużych uzyskał p. L. Szrajer (P.T.K. — Poznań) na samochodzie marki Citroen — uzyskując 122,6 punkta — zdobywając nagrodę klubową.

I miejsce w klasie wozów małych zajął p. Marczewski, (P.T.K. — Warszawa) na samochodzie Fiat 1500 — uzyskując 133 punkty — zdobywając nagrodę klubową.

II miejsce w klasie wozów małych, zajął kpt. K. Rojek (P.T.K. — Poznań) na samochodzie Opel Olympia — uzyskując 123,6 punkta — zdobywając nagrodę F-my Vacum Oil Company.

Nagrodę specjalną za największą ilość samochodów w Zjeździe — zdobył Polski Touring Klub—Warszawa.

Zjazd zakończył się wspólnym obiadem uczestników. na którym zostały rozdane plakiety i nagrody.

„JESTEŚMY GOTOWI".

Pod taką nazwą zorganizował Polski Touring Klub w Poznaniu imprezę samochodową o charakterze wojskowym. Regulamin tej imprezy wymagał od zawodników niezwykle bystrej i szybkiej orientacji w terenie.

Impreza ta rozpoczęła się w niedzielę 25 czerwca o godzinie 7,15 na strzelnicy małokalibrowej przy ul. Franciszka Ratajczaka, gdzie każdy zawodnik wystrzelił do tarczy po 8 strzałów, po czym rozpoczęła się jazda pętlicowa. Jazda pętlicowa polegała na tym, ażeby każdy zawodnik po przejechaniu 3 punktów kontrolnych odnalazł „dowództwo dywizji" (metę) które znajdowało się w Zaniemyślu. Wobec tego, że na niektórych punktach kontrolnych droga prowadząca do „dowództwa dywizji" była zamknięta z powodu „działań wojennych", musieli zawodnicy dużo wysiłku ponieść aby odnaleźć możliwie dobrą i krótką drogę.

Po zameldowaniu się wszystkich zawodników w „dowództwie dywizji" odbyła się próba zrywu, hamowania i zręczności, po czym przy wspólnym obiedzie nastąpiło ogłoszenie wyników, które przedstawia się następująco: W ogólnej klasyfikacji miejsca zajęli: I. Ancowa Anna na samochodzie „Fiat", II. Szrajer Ludwik na samochodzie „Citroen", III. Ppor. Świerkowski Stanisław na samochodzie Hansa, IV. Ppor. Dobrucki Edmund na samochodzie Hansa, V. Mgr. Rogala Jan na samochodzie marki Aero, VI. Gryniecki Bernard na samochodzie marki Skoda.

W strzelaniu do tarczy z odległości 50 m. z pozycji leżącej pierwsze trzy miejsca w kolejności zajęli: Ppor. Świerkowski Stanisław, Kręglewski Zbigniew, Szrajer Ludwik.

W próbie zręczności: I. Kręglewski Zbigniew, II. Szrajer Ludwik, III. Ppor. Dobrucki Edmund.

Organizacja zawodów, która spoczywała w rękach komandora p. Nowickiego i wicekomandorów pp. Skibińskiego i Sterczewskiego była bardzo sprawna.

ZAPISUJCIE SIĘ NA LISTĘ CZŁONKÓW LIGI DROGOWEJ!

W myśl apelu Ministra Ferdynanda Świtalskiego „Każdy właściciel samochodu członkiem Ligi Drogowej" zamieszczonego w Nr 11 (listopad 1938 r.) Touringu 25 członków P. T. K. zapisało się na listę członków Ligi Drogowej — oto ich lista:

1) Czech Wilhelm (Lubliniec), 2) Engel Henryk (Warszawa), 3) Ingster Józef (Łódź), 4) Klausner Ludwik (Warszawa), 5) Kluz Stanisław (Poznań), 6) Koralewski Piotr (Jabłonowo), 7) Linowski Jan (Steklin), 8) Marynowski Wiktor (Warszawa), 9) Mehrer Franciszek (Lwów), 10) Mięsowicz Tadeusz (Warszawa), 11) Orange Stanisław (Lwów), 12) Plejznarowski

Feliks Stanisław (Warszawa), 13) Pollak Karol (Bielsko), 14) Potrzebski Karol (Warszawa), 15) Sawicki Witold (Łódź), 16) Stereczewski Edward (Poznań), 17) Strzemżalski Ludwik (Konin), 18) Szatsznajder Jan (Warszawa), 19) Szmigelski Wacław (Warszawa), 20) Szonert Ludomir (Inowrocław), 21) Szrajer Ludwik (Poznań), 22) Tomaszewski Marian (Poznań), 23) Winter Ludwik (Łódź), 24) Wolf-Wajntal Mojżesz (Warszawa), 25) Zarębski Kazimierz (Warszawa).

Liga Drogowa czeka na dalsze zgłoszenia!

RAID KRAJOZNAWCZY P. T. K.

Zwyczajem dorocznym sekcja samochodowa P. T. K. organizuje Wielki Raid Krajoznawczy. Raid tegoroczny odbędzie się w dniach 29—30 września i 1 października.

Startujący w raidzie automobiliści walczyć będą o plakietę: brązową, srebrną lub złotą, w zależności od trudności jakie pokonają.

Raid polega na zjeździe do Zakopanego (plakieta brązową), na jeździe okrężnej po Zaolziu (plakieta srebrna) oraz na jeździe okrężnej po COP'ie (plakieta złota). Ostateczna klasyfikacja startujących nastąpi w próbie zręczności, która rozegrana zostanie w Zakopanem.

Szczegóły imprezy podamy w numerze następnym.

UZUPEŁNIENIE DO REGULAMINU KONKURSU P. T. K. NA 1939 R.

Sekcja Samochodowa P. T. K. podaje do wiadomości, że w Konkursie P. T. K. na 1939 r. będą zaliczone te imprezy, które będą uprzednio przed odbyciem imprezy do Konkursu zgłoszono w Sekretariacie Sekcji Samochodowej P. T. K. lub w Sekretariacie Delegatury Okręgowej P. T. K. (Łódź, Poznań, Katowice, Starachowice, Lwów).

Imprezy nie mogą być zaliczane przez uczestników dowolnie do mistrzostw turystycznych względnie sportowych ponieważ regulamin wyraźnie podaje jakie imprezy są uważane za sportowe a jakie za turystyczne.

W wypadkach wątpliwych, Sekretariat P. T. K. poda w miesięczniku Touring klasyfikację imprezy.

Punkt A. — Przy imprezach sportowych dojazd do miejsca startu, jako też przyjazd z mety do miejsca stałego pobytu nie będzie zaliczony do Konkursu.

Punkt B. — Przy imprezach turystycznych indywidualnych policzone są wszystkie kilometry przejechane w czasie wycieczki przy czym start i zakończenie musi być poświadczone przez Delegaturę P. T. K.

W wycieczce ponad 1000 km. uczestnik musi pobrać przynajmniej jeden meldunek przejazdowy w Delegaturze P. T. K.

Przy wycieczkach klubowych zbiorowych, dojazd do miejsca startu i powrót będą liczone wg. kategorii 3 imprez turystycznych pod warunkiem, że władza P.T.K. poświadczą przejazd z miejsca pobytu do miejsca startu wycieczki.

Wycieczki indywidualne zagraniczne będą liczone od granicy i do granicy Polski.

Wycieczki klubowe zagraniczne od miejsca startu wycieczki do miejsca rozwiązania wycieczki.

W wycieczkach indywidualnych droga przebyta z miejsca pobytu do granicy Polski i od granicy do miejsca pobytu będzie zaliczona do Konkursu jedynie w wypadku wypełnienia warunków p. 3 imprez turystycznych, oraz uzupełnioną meldunkiem od miejsca startu do granicy.

Dojazd do miejsca startu wycieczek zbiorowych i powrót do miejsca pobytu będzie liczony bez względu na ilość przejechanych km. wg. par. 2 imprez turystycznych z uwzględnieniem uzupełnienia poświadczenia przez władze P. T. K.

Par. 11 — Za posiadanie, zgodnie z par. 11, proporczyka, odznaki klubowej w czasie całej imprezy, zawodnik otrzymuje 10% punktów otrzymanych z danej imprezy.

Zgubienie proporczyka, względnie znaku P. T. K. w czasie trwania imprezy powoduje utratę 10% punktów dodatkowych.

Udowodniony brak proporczyka, względnie znaku P. T. K. w czasie całej imprezy dyskwalifikuje imprezę.

CZYNNE PARKINGI NA TERENIE m.st. WARSZAWY

Na terenie m. Warszawy czynne są obecnie następujące strzeżone parkingi samochodowe:

Nr. 1. Plac Piłsudskiego przed Hotelem Europejskim,
Nr. 2. ul. Królewska pod Simem,
Nr. 3. Plac Teatralny,
Nr. 4. ul. Kredytowa przy Marszałkowskiej,
Nr. 5. Plac Małachowskiego od strony Kredytowej,
Nr. 6. Plac Napoleona Przed Gmachem Prudential,
Nr. 7. Aleje Jerozolimskie pod Cafe Clubem,
Nr. 8. Aleje 3-go Maja,
Nr. 9. Plac Trzech Krzyży,
Nr. 10. Służewiec — Teren Wyścigów Konnych,
Nr. 11. Stadion Łazienek (w dni imprezowe),
Nr. 12. Stadion Wojska Polskiego (w dni imprezowe).

Parkingi czynne od godziny 10-ej do 24-ej za wyjątkiem parkingu Nr. 1. który czynny jest całą dobę i parking na Placu Napoleona od godziny 8.30 do 24.

Opłata dla niestowarzyszonych, za jednorazowy postój, z prawem wyjazdu i z powrotem — gr. 40; członkowie P. T. Klubu i A. P. — gr. 25; W abonamencie 10-cio postojowym niestowarzyszeni — gr. 30; członkowie — 20 groszy. Od miesiąca czerwca zostały wprowadzone plakiety, upoważniające do korzystania z wszystkich parkingów na terenie Warszawy. Opłata roczna — zł. 40.— dla niestowarzyszonych; członkowie A. P. — zł. 25.—; członkowie P. T. Klubu— zł. 20.— rocznie.

Dodać należy, że wszystkie samochody korzystające z parkingów są ubezpieczone w Towarzystwie Ubezpieczeń Vesta.

1.580 NOWYCH POJ. MECH. SPRZEDANO W CZERWCU R. B.

Mimo napiętej sytuacji politycznej w Europie i związanych z nią nastrojów gospodarczych sprzedaż poj. mech. w Polsce w czerwcu r. b. utrzymała się, jak na nasze stosunki, na dość wysokim poziomie — w miesiącu tym sprzedano 1.580 nowych poj. mech. Liczba ta jest zaledwie o 198 jednostek mniejsza od liczby nowych poj. mech. sprzedanych w czerwcu roku ubiegłego (1.778).

Jeśli idzie o poj. mechaniczne **znajdujące się w ruchu** w dniu 1-go lipca r. b. osiągnęliśmy liczbę 62.245 jednostek. **Jest to najwyższa liczba pojazdów mechanicznych, jaką kiedykolwiek w Polsce notowano.**

Największy wzrost wykazują działy: samochodów osobowych (1.058 jedn.) i motocykli (981 jedn.). A ponieważ w czerwcu r. b. sprzedaż nowych samochodów osobowych (696) i nowych motocykli (618) była mniejsza od ilości uruchomionych w tym miesiącu samochodów osobowych i motocykli, wynika, że w okresie czerwca r. b. wydobyto w dalszym ciągu z „leży zimowych" i zaopatrzono z powrotem w numery rejestracyjne 362 używane samochody osobowe oraz 363 używane motocykle.

NOWE POJAZDY MECHANICZNE W WARSZAWIE

W czerwcu r. b. na terenie st. m. Warszawy zarejestrowano 413 nowych pojazdów mechanicznych, w tym 209 prywatnych samochodów osobowych, 16 taksówek, 36 sam. ciężarowych, 9 autobusów, 12 poj. specjalnych oraz 131 motocykli.

Ogółem w dniu 1-go lipca r. b. na terenie m. st. Warszawy kursowało 13.486 poj. mech., w tym 5,602 sam. osobowych prywatnych, 2.545 taksówek, 2.329 sam. ciężarowych, 356 autobusów, 263 poj. specjalnych i 2.391 motocykli.

OGRANICZENIE RUCHU W ŚRÓDMIEŚCIU WARSZAWY.

W najbliższych dniach ma się ukazać rozporządzenie Komisarza Rządu na m. st. Warszawę o ograniczeniu od 1-go sierpnia r. b. ruchu ciężarowych wozów konnych i wózków ręcznych na terenie t. zw. śródmieścia wielkiej Warszawy.

Dozwolony czas krążenia ciężarowych wozów konnych na omawianym terenie zawierać się będzie w granicach między godziną 24-tą i 10-ą rano (czas zakazu między 10-ą rano i 24-ą).

ZAMKNIĘTE ODCINKI DRÓG.

W woj. poznańskim zamknięto do 15 sierpnia r. b. odcinek **Gostyń—Piaski** (przebudowa nawierzchni pod Gostyniem). **Objazd** przez klasztor Głogówko—Grzęcewo Dwór do Piasków.

Zamknięto (do 15 sierpnia r. b.) odcinek **Dłoń — Jutrosin** (na południe od traktu Rawicz—Krotoszyn). **Objazd** przez Płaczkowo — Grąbkowo — Stary Sielec — Sobiałkowo do Jutrosina.

Zamknięto (do odwołania) odcinek na drodze **Żerków — Robaków — Grab** (w pobliżu Jarocina). **Objazd** przez miejscowość Lisew.

Zamknięto (do 1-go września r. b.) ruch na odcinku **Czacz—Grodzisk** (w pobliżu Kościana). **Objazd** przez Widziszewo.

Zamknięto (aż do odwołania) odcinek **Czekanów — Ostrów Wlkp.** (w pobliżu Kalisza). **Objazd** drogą powiatową na Lewków do traktu Jarocin — Ostrów, dalej tym traktem przez Franklinów, Szczygliszkę do Ostrowia.

Zamknięto (do 30-go lipca r. b.) odcinek **Lubosz— Kwilcz** (na trakcie Poznań — Pniewy — granica państwa). **Objazd** z Lubosza na Niemierzewo — Mościejewo — Lutomek — Sośnię do drogi powiatowej Sieraków — Kwilcz. Wjazd z powrotem na trakt w Kwilczu.

Przypominamy o zamknięciu (aż do odwołania) odcinka **Strzałkowo — Września** (trakt Warszawa — Poznań). **Objazd** gminną drogą gruntową na Skarboszewo, dalej drogą bitą do Strzałkowa, następnie drogą bitą przez Paruszewo, Graboszewo, Kościanki, Młodziejewice, Gozdowo, Nadarzycze do Wrześni.

W woj. krakowskim odcinek **Chabówka — Nowy Targ** zamknięty aż do odwołania.

Otwarto ruch na drodze Kraków — Babice (w pobliżu Chrzanowa), gdzie na km 24 od Krakowa jest obecnie przebudowywany most. Ze względu na wykończenie połowy mostu otwarto ruch na tym odcinku.

„ROZMOWY Z CZYTELNIKAMI".

Począwszy od następnego numeru naszego pisma, na łamach „Touringu" zamieszczać będziemy pod tytułem „ROZMOWY Z CZYTELNIKAMI" odpowiedzi na wszelkiego rodzaju pytania, skierowane przez P. T. Czytelników do Redakcji.

Wprowadzając nowy dział, pragniemy nawiązać z Czytelnikami, żywszy kontakt. Pragniemy by Sz. Czytelnicy podzielili się z nami swymi spostrzeżeniami na temat treści naszego miesięcznika.

W „ROZMOWIE Z CZYTELNIKAMI" odpowiadać będziemy na wszelkie pytania, treścią związane z turystyką motorową, kolejową, morską, rzeczną itp.

Wiele uwagi poświęcimy pytaniom z zakresu automobilizmu w najszerszym jego zakresie. Wskazywać będziemy firmy godne zaufania, warsztaty samochodowe i stacje obsługi wywiązujące się z powierzonych zadań należycie, składy akcesorii i części samochodowych bogato zaopatrzone itp.

ZWRACAJCIE SIĘ Z PYTANIAMI, PORADĄ I SPOSTRZEŻENIAMI DO DZIAŁU „ROZMOWY Z CZYTELNIKAMI".

REDAKCJA

Zamknięto (do odwołania) drogę **Bystra — Buczkowice. Objazd** do Szczyrku przez Mikuszowice, Witkowice, Łodygowice do Buczkowic.

Zamknięto ruch (do końca września b. r.) na drodze państwowej Tarnów — Kraków pod Tarnowem. **Objazd** z Tarnowa przez Mościce.

W woj. kieleckim zamknięto (aż do odwołania) odcinek Mstów Św. Anna (pod Częstochową).

Na drodze **Olkusz — Zawiercie** na odcinku Klucze — Ogrodzieniec (w pobliżu Kluczy) **zerwany most** przez powódź, na skutek czego ruch zamknięto.

Zamknięto (do odwołania) odcinek **Morawice — Chmielnik** (na trakcie Kielce — Busko). **Objazd** drogą powiatową przez Suków — Pierzchnicę do Chmielnika.

W Bzinie (w pobliżu Kielc) z powodu zerwania mostu przez powódź zamknięto aż do odwołania ruch na trakcie Bzin — Parszów. **Objazd** przez Suchedniów — Parszów (na Opatów i Sandomierz).

Zamknięto odcinek **Kielce — Jędrzejów** (na trakcie Warszawa — Kraków). **Objazd** dla jadących z Kielc do Krakowa: na Morawicę — Kije — Pińczów — Działoszyce — Skalbmierz — Wlk Kazimierz — Dobiesławice — Koszyce — Brzesko Nowe oraz Igołomię do Krakowa (**uwaga:** odcinek Działoszyce — Skałbmierz otrzymał w r. b. twardą nawierzchnię).

W woj. warszawskim na skutek gruntownej przebudowy odcinka Sochaczew — Sanniki — Gąbin — Łąck zamknięto ruch na tej drodze. Odcinek Sochaczew — Ruszki będzie oddany dla ruchu w dniach najbliższych. Odcinek Ruszki — Sanniki zamknięty będzie do późnej jesieni. **Objazd:** Sochaczew — Łowicz — Czerniew — Kiernonia — Osmolin do Sannik.

Na odcinku **Łowicz — Kutno** mimo prac prowadzonych nad gruntowną przebudową drogi (układanie nawierzchni ulepszonej — trwałej) ruch nie jest zamknięty — **objazdy lokalne** przy samym trakcie. Automobiliści pragnący uniknąć tych objazdów mogą jechać z Łowicza na Piątek — Młogoszyn — Wały — Kutno.

W woj. wileńskim zamknięto (do końca września r. b.) odcinek Wilno — Jaszuny — Soleczniki — Bieniakonie. **Objazdy** lokalnymi drogami **gruntowymi.**

Na drodze Augustów — Suchowola zamknięto (do odwołania) odcinek Sztabin — skrzyżowanie pod Suchowolą na skutek przebudowy, względnie budowy nowej nawierzchni.

Otwarto drogę wojewódzką **Wołkowysk — Mosty,** most żelazny przez Niemen w Mostach oraz drogę powiatową Grodno — Druskieniki.

W woj. stanisławowskim na drodze państwowej Stanisławów — Falicz zamknięto ruch do 15-go października r. b. **Objazd** przez Uhrynów — Pawełcze do Jamnicy.

Zamknięto ruch (aż do odwołania) na drodze Stanisławów — Bohorodczany. **Objazd** przez Radczę i Łysiec.

Odcinek Nadwórna — Pasieczna — Zielona (ku Rafajłowej) oddano do użytku, z wyjątkiem mostu pod Zieloną, przy którym prace są na ukończeniu.

Adres Redakcji i Adminstracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04 i 6.54-05. P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: roczna zł. 6,—, półrocznie zł. 3,—

Wydawca: Polski Touring Klub. *Redaktor:* Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu.

Druk. „Polska Zjednoczona" Warszawa, Nowolipie 2.


FIAT
1100
PIERWSZE MIEJSCE
w XII-ym Międzynarodowym
Raidzie A.P. zajął p. R. Ghisalba
na samochodzie
FIAT 1100
zdobywając w kategorii I-ej
WIELKĄ NAGRODĘ POLSKI,
Puchar P. Prezydenta R. P.
i szereg innych nagród.
5
GRAND PRIX POLSKI